

Nr 51

Utlåtande i anledning av väckta motioner om kontroll från trafik-säkerhetssynpunkt av utländska motorfordon genom tullverkets försorg.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 77 i första kammaren av herr *Tistad m. fl.* och nr 102 i andra kammaren av herr *Werbros m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning rörande övervakning genom tullverkets försorg av från utlandet inkommande motorfordon beträffande efterlevnaden av gällande bestämmelser om maximilast, axeltryck och lastning m. m.».

De huvudsakliga skälen för yrkandet redovisas nedan.

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från rikspolisstyrelsen och generaltullstyrelsen. Generaltullstyrelsen har vid sitt utlåtande fogat yttranden från ett flertal distrikts-tullanstalter.

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om högsta tillåtna axeltryck m. m. ges i 54 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (VTF). Bestämmelserna betingas främst av hänsynen till vägars och broars bestånd. Enligt bestämmelserna får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, *axeltryck*, överstiger 6,00 ton;

b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2,0 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, även kallat *boggietryck*, överstiger 8,00 ton;

c) då fordonets eller fordonstågets *bruttovikt* överstiger, vid mindre avstånd än 2,0 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel, 8,00 ton,

vid avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2,0 men ej 2,2 meter, 8,50 ton,

vid avstånd mellan samma axlar uppgående till 2,2 meter eller däröver,

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 9 saml. 3 avd. Nr 51

8,75 ton med tillägg av 0,25 ton för varje 0,2 meter, varmed axelavståndet överstiger 2,2 meter.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar får fordonet inte föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 12 ton.

I 54 § 2 mom. VTF meddelas bestämmelser om högsta tillåtna bredd på fordon och last.

Om befogenhet för myndighet att göra undantag från de nämnda bestämmelserna stadgas i 61 och 63 §§ i VTF.

57 § 1 mom. VTF föreskriver att då för motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon fastställts maximilast får med fordonet inte befordras last vars vikt överstiger den fastställda. Bestämmelsen har föränletts dels av att fordonets trafiksäkerhet kan antas bli nedsatt vid överbelastning, dels av vägekonomiska skäl.

Befordras med fordon last i strid med 54 § 1 mom. och 57 § 1 mom. straffas ägaren med dagsböter om han inte visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Även föraren kan straffas om han kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande.

För att ytterligare trygga efterlevnaden av bestämmelserna har i 57 § 1 mom. VTF införts ett stadgande om rätt för polisman att hindra fortsatt färd. Bestämmelsen har följande lydelse:

Finner polisman, att å fordon tagits så stor last eller sådant antal passagerare, att den för fordonet fastställda maximilasten eller det vid fordonets färd å vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits, äger han, därest fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, förbjuda fortsatt färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Har maximilasten överskridits med mer än 20 procent eller axeltrycket med mer än 10 procent, åligger det polismannen att vidtaga åtgärd, som nu sagts, där ej särskilda skäl till annat föränleda. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

Bestämmelser om hur last skall anordnas och om befogenhet för polisman att under vissa omständigheter förbjuda eller hindra färd återfinns i 52 § 1 och 2 mom. VTF. Bestämmelserna har följande lydelse:

1 mom. På fordon får icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så, att trafiken onödigtvis hindras eller störes.

Där det med hänsyn till lastens tyngd och beskaffenhet i övrigt kan anses erforderligt, skall lasten förankras eller annan lämplig åtgärd vidtagas för att hindra, att lasten förskjutes framåt vid häftig inbromsning av fordonet. Närmare bestämmelser härom meddelas vid behov av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

3 mom. Finner polisman fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, äger han förbjuda sådan färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden.

Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

Bestämmelser finns också om skyldighet att utmärka utskjutande last (52 § 2 mom.) och om förbud att lasta bil så att körriktningvisare skymmes eller föraren hindras att genom backspeglarna iaktta den bakomvarande trafiken (57 § 2 mom.).

1965 års *polisinstruktion* (SFS 1965:686) innehåller föreskrifter om polisens uppgifter och maktbefogenheter. Jämlikt instruktionens 2 § har polisen att upprätthålla allmän ordning och särskilt bl. a. att förebygga brott samt hindra att den allmänna ordningen och säkerheten störes. Polisen skall dessutom fullgöra den verksamhet som ankommer på polisen enligt särskilda bestämmelser.

Enligt 18 § i instruktionen har polisman vid verkställande av tjänsteåtgärd att i första hand söka vinna rättelse genom upplysningar och anmaningar. Då tjänsteuppgiften inte kan lösas på annat sätt får våld tillgripas.

Det må anmärkas att med de omnämnda bestämmelserna i VTF om rätt att förbjuda eller hindra färd inte har åsyftats att inskränka de befogenheter som enligt polisinstruktionen tillkommer polisman. De har i stället föränletts av en önskan att för allmänheten direkt och på otvetydigt sätt klargöra vilka befogenheter polisman äger i dessa sammanhang.

Enligt instruktionen för *tullverket* (SFS 1965:706) har verket till uppgift att debitera, uppbära och redovisa tull samt vissa andra skatter och avgifter. Verket utövar uppsikt över trafiken till och från utlandet samt fullgör kontrolluppgifter som sammanhänger därmed och vissa andra övervakningsuppgifter. Sådana arbetsuppgifter som avses i motionerna ankommer emellertid inte f. n. på tullverket.

Motionerna

Motionärerna anför bl. a. att det på grundval av stickprov som verkställts på gränsorterna i samband med tullkontroll finns anledning misstänka att utländska lastbilar som inkommer till landet mycket ofta har för tung last och för höga axeltryck samt också i många fall är felaktigt eller olämpligt lastade. De utgör därigenom under sin färd till bestämmelseorten inom landet en fara för andra trafikanters och kan även skada vägar och broar.

Motionärerna förklarar vidare att polisen torde sakna resurser för att underkasta utländska lastbilar någon speciell övervakning på gränsorterna. Sådant övervakning skulle emellertid kunna företas i samband med den tullkontroll som fordonen har att undergå. Tullkontrollen omfattar bl. a. stickprovsmässig vägning av bilar med last och den kan, menar motionärerna, med fördel samordnas med en trafikmässig kontroll av fordonen genom tullverkets försorg.

För ändamålet erfordras att — där så ej redan skett — lämplig vågutrust-

ning anskaffas till tullanstalterna vid gränsen och färjestationerna. Behov av sådan utrustning föreligger emellertid i lika mån för tullkontrollen. Vidare måste tullpersonalen utbildas för uppgiften. Tulltjänsteman bör ha motsvarande befogenhet som polisman att utfärda körförbud såvitt gäller från utlandet inkommande bilar.

Remissvaren

Motionerna avstyrks bestämt av *rikspolisstyrelsen* medan *generaltullstyrelsen* förklarar sig inte ha något att erinra mot att den föreslagna utredningen kommer till stånd.

Rikspolisstyrelsen anför bl. a. att styrelsen är enig med motionärerna att det vore fördelaktigt om utländska motorfordon kunde kontrolleras redan vid gränspasseringen. För att en sådan kontroll skall få avsedd effekt måste den dock — förutom fordonets viktförhållanden — omfatta även andra faktorer som är väsentliga i detta sammanhang. Således måste kontrolleras att föraren är behörig att föra fordonet och att han inte är olämplig på grund av sjukdom, trötthet, onykterhet eller dylikt. Vidare måste undersökas om fordonets beskaffenhet och utrustning är i tillfredsställande skick, d. v. s. om fordonet tekniskt sett är trafiksäkert. Vidare skall beträffande lasten kontrolleras att bestämmelserna om maximilast, bruttovikt och axeltryck inte överskrids, att lastningen är så utförd att fara inte uppstår exempelvis genom en alltför kraftig snedbelastning av fordonet och att lasten är tillfredsställande surrad och fast förankrad vid fordonet. Dessutom måste tillses att lasten inte skymmer förarens sikt, körriktningsvisare eller fordonets belysning. I förekommande fall skall också kontrolleras att utskjutande last är utmärkt på föreskrivet sätt.

En fordonskontroll, som syftar till att åstadkomma större säkerhet i trafiken är således, säger rikspolisstyrelsen, mycket omfattande. För att den skall kunna genomföras fullständigt och effektivt krävs specialutbildad och erfaren personal. Detta krav tillgodoses genom att polismän utbildas vid särskilda besiktningskurser. Först efter en sådan utbildning har polismännen de kunskaper som krävs för att utföra en fullständig undersökning av ett fordon. Vidare framhåller styrelsen att endast polisen har de maktbefogenheter som är nödvändiga om ett ingripande i något avseende måste göras mot en förare som överträder trafikbestämmelserna. Kontroller av det slag som åsyftas i motionerna kan inte delas mellan olika myndigheter. Ansvar måste odelat åvila polisen. Rikspolisstyrelsen avstyrker därför bestämt motionerna.

Generaltullstyrelsen förklarar att den i motionerna föreslagna övervakningen kan utövas av tulltjänstemän utan nämnvärda extra personalkostnader, därest kontroll av fordonen sker stickprovsvis i samband med annan av tullverket utförd kontroll. Vid sådan kontroll erhållna viktuppgifter

om lastfordon är användbara även för tulländamål, då de kan tjäna till ledning vid kontroll av överensstämmelsen mellan medförd och hos tullverket deklarerad last.

Då även svenska lastfordon torde vara i behov av ifrågavarande trafik-säkerhetskontroll, bör den enligt generaltullstyrelsens mening inte begränsas till utländska fordon. Risk föreligger dessutom för att en åtskillnad mellan utländska och svenska fordon skulle väcka irritation bland trafikanterna.

Tullverket har, anför styrelsen, tillgång till lämplig vågutrustning endast på ett fåtal av de platser, varöver utrikes lastbilstrafik förekommer. Om förslaget genomföres blir därför anskaffning av flera vågar nödvändig. Storleken av behovet kan för närvarande ej närmare angivas. Styrelsen betonar emellertid, att en förutsättning för att en någorlunda effektiv kontroll skall kunna upprätthållas är att en smidig och mera ändamålsenlig vågutrustning än den som nu användes kan erhållas. Enligt vad styrelsen har sig bekant pågår undersökningar härom inom rikspolisstyrelsen.

Med hänsyn till att vid rikets landgränser polispersonal ej alltid finns tillgänglig i närheten av förrättningsplatsen, bör enligt generaltullstyrelsens mening tulltjänsteman erhålla befogenhet att utfärda körförbud för fordon, som inkommer från utrikes ort, och att förhindra fortsatt körning av fordon, belagda med sådant körförbud. Om en sådan befogenhet skall tillerkännas samtliga tulltjänstemän eller kan begränsas till tulltjänstemän på avsides belägna platser, där polistjänsteman ej är tillgänglig, bör vid ett bifall till motionerna närmare övervägas.

Utskottet

Enligt bestämmelser i VTF får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats då axeltrycket, boggitrycket eller bruttovikten överstiger vissa angivna värden. Bestämmelserna syftar främst till att skydda vägar och broar mot tyngre trafik än de är avsedda för. Förordningen stadgar även förbud mot att med motordrivet fordon befordra last, vars vikt överstiger den för fordonet fastställda maximalasten. Bestämmelsen har föranletts bl. a. av att ett fordons trafiksäkerhet kan antas bli nedsatt vid överbelastning. Föreskrifter ges också om hur last skall anordnas m. m.

Kontrollen av efterlevnaden av bestämmelserna ankommer på polisen. Om fordon lastats i strid mot bestämmelserna kan polisman under vissa förutsättningar förbjuda eller hindra fortsatt färd.

I motionerna I: 77 av herr Tistad m. fl. och II: 102 av herr Werbro m. fl. anförs bl. a. att det finns anledning misstänka att utländska lastbilar, som inkommer till landet, ofta är lastade i strid mot de nämnda bestämmelserna. Motionärerna menar vidare att polisen saknar möjligheter att underkasta dessa fordon någon speciell övervakning vid gränsorterna. De ifrågasätter

om inte den erforderliga övervakningen kan ske genom tullverkets försorg i samband med tullkontrollen och hemställer om utredning av denna fråga.

Utskottet delar uppfattningen att det ofta brister i efterlevnaden av de aktuella bestämmelserna om fordons last m. m. Överträdelse av bestämmelserna medför ökat slitage på vägar och broar och innebär risker från trafiksäkerhetssynpunkt. En effektiv kontroll av att bestämmelserna efterlevs är därför i hög grad önskvärd. Vad gäller utländska fordon synes det vara både praktiskt och ändamålsenligt att företa kontrollen redan vid gränspasseringen. Även rikspolisstyrelsen, som dock bestämt avstyrker motionerna, anser att en sådan lösning vore fördelaktig. Härom kan således knappast delade meningar råda. Vad däremot gäller frågan i vilken utsträckning tullverkets personal bör utföra kontrollen har skilda synpunkter kommit till uttryck. Utskottet anser för sin del att betänkligheter möter mot att dela ansvaret för den aktuella fordonskontrollen mellan polisen och tullverket då en sådan uppdelning synes vara ägnad att skapa oklara ansvarsförhållanden. Frågan får också ses mot bakgrunden av att polisen ombesörjer fordonskontrollen i övrigt utefter våra vägar. Ansvaret bör därför enligt utskottets mening såsom hittills åvila polisen och kontrollen ske i dess regi. Intet hindrar emellertid att tullverkets personal på olika sätt biträder polisen. Tvärtom är det önskvärt att man väl tillvaratar de möjligheter som kan finnas att genom samarbete mellan polisen och tullverkets personal förbättra och rationalisera kontrollen. Detta borde kunna ske t. ex. genom att tullpersonalen antecknar och delger polisen erforderliga data rörande fordon och totalvikter, tillkallar polis vid flagranta överträdelser av bestämmelserna eller vid vissa tillfällen etablerar samarbete i fråga om vägning m. m. med polisens besiktningspatruller. Genom ett sådant samarbete torde motionernas syfte till stor del kunna tillgodoses. Utskottet finner sig kunna förutsätta att berörda myndigheter utan särskild utredning eller framställning från riksdagens sida tar de initiativ som kan erfordras för att lösa dessa praktiska samarbetsfrågor.

Utskottet får på grund av det anförda hemställa

att motionerna I: 77 och II: 102 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 oktober 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp), Göran Karlsson (s), Erik Jansson (s), Nils-Eric Gustafsson* (cp), Åkesson (fp), Herbert Larsson (s), fru Landberg (s) och herr Svenungsson (h);

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp (s), Nyberg (fp), fru Torbrink (s), herrar Grebäck (cp), Hedin (h), Persson i Tandö (s), From (fp) och Hammarberg (s).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Svenungsson* (h), *Nyberg* (fp) och *From* (fp), vilka ansett a) att det avsnitt under rubriken »Utskottet» som börjar med orden »Utskottet delar» och som slutar med orden »praktiska samarbetsfrågor» bort ha följande lydelse:

Utskottet delar — — — lika med utskottet — — — till uttryck. Utskottet anser sig inte med ledning av föreliggande material kunna ta någon bestämd ståndpunkt till dessa spörsmål. Övervakningen av fordons vikt och last är dock en så viktig angelägenhet att alla möjligheter att förbättra och rationalisera den bör tillvaratas. Enligt utskottets mening är motionsförslaget väl värt att pröva som en utväg att komma till rätta med i varje fall en del av problemen på området. Frågan bör närmare utredas. Utskottet tillstyrker således bifall till motionerna.

b) att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av motionerna I: 77 och II: 102 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning av den fråga som avses med motionerna.