

## Nr 15

### *Utlåtande i anledning av motioner om viss övervakning av från utlandet inkommande motorfordon.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 233 i första kammaren av herr *Tistad m. fl.* och nr 263 i andra kammaren av herr *Löfgren m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

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

### 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 *boggitryck*, 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, 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 förbjuda och vid behov 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 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 3 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 körriktningsvisare skymmes eller föraren hindras att genom backspegeln iakttä den bakomvarande trafiken (57 § 2 mom.).

1965 års *polisinstruktion* (SFS 1965:686) innehåller föreskrifter om po-

lizens 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 § 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 föranletts 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 trafikanter 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. Sådan 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 vågutrustning 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. Däremot synes det inte vara erforderligt att ge personalen befogenhet att förhindra fortsatt körning med fordon som belagts med körförbud. Om tulltjänsteman utfärdat körförbud bör när-

maste tillgängliga polisman underrättas om åtgärden så snart ske kan. På samma sätt bör underrättelse lämnas i fall då förare av fordon som belagts med körförbud inte efterkommer förbudet.

En fullständig trafikkontroll omfattar, anför motionärerna, förutom fordonens viktförhållanden och lastens anordning, kontroll av att själva fordonet tekniskt sett är trafiksäkert samt att föraren är behörig att föra fordonet och att han inte är olämplig på grund av sjukdom, trötthet, onykterhet eller dylikt. Motionärerna ifrågasätter inte att dessa kontrollmoment skall utföras av tulltjänstemän. Det torde få förutsättas, att tulltjänstemän som observerar brister i nu berörda avseenden så snart ske kan underrättar polisen om sina iakttagelser.

Det är enligt motionärernas mening självklart att övervakningen av föreskrifterna i vägtrafikförordningen i första hand är en polisens angelägenhet. Man anser dock att den insats för trafikkontroll av från utlandet inkommande lastbilar som tullverket utan nämnvärd merkostnad skulle kunna utföra i samband med tullkontrollen, även om den inskränks till vissa kontrollmoment, skulle vara av så stort värde ur allmän synpunkt, att man inte bör avstå därifrån. Det är för övrigt, sägs det, en icke ovanlig anordning att kontrollåtgärder, som i inrikes verksamhet ankommer på polis- eller annan myndighet, när fråga är om utrikes trafik med transportmedel och varor utföres av tullverket. Genom skyldigheten att så snart ske kan underrätta närmaste polisman om utfärdat körförbud och vägran att efterkomma körförbud garanteras ett effektivt samband mellan de lokala polis- och tullorganen vid utövande av den ifrågavarande kontrollen.

### 1967 och 1968 års riksdagar

Vid 1967 års riksdag väcktes motioner (I:77 och II:102) med i allt väsentligt samma innehåll som de nu förevarande. I ärendet avgavs efter remiss utlåtanden av rikspolisstyrelsen och generaltullstyrelsen. Motionerna avstyrktes bestämt av rikspolisstyrelsen medan generaltullstyrelsen förklarade sig inte ha något att erinra mot att den föreslagna utredningen kom till stånd.

I utlåtande i ämnet (3LU 1967:51) anförde tredje lagutskottet bl. a. följande.

Utskottet delar uppfattningen att det ofta brister i efterlevnaden av de aktuella bestämmelserna om fordonens 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 ut-

sträckning 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 hemställde att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd.

Tre ledamöter var av skiljaktig mening och ansåg att utskottet bort hemställa att riksdagen i anledning av motionerna i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning av frågan.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Vid 1968 års riksdag väcktes på nytt motioner (I:431 och II:530) i ämnet. Utskottet uttalade (3LU 1968:25) att det sedan frågan prövades år 1967 icke inträffat någon omständighet som kunde föranleda ett ändrat ståndpunktstagande.

Två ledamöter var skiljaktiga och anförde bl.a. att utskottets uttalanden år 1967 inte föranlett några särskilda initiativ. En utredning i ämnet borde därför komma till stånd.

Riksdagen biföll utskottets hemställan om avslag på motionerna.

Såvitt utskottet kunnat finna har de år 1967 gjorda uttalandena inte föranlett några särskilda initiativ från de närmast berörda myndigheternas sida.

### Utskottet

Enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen 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 den de är avsedda för. Förordningen stadgar även förbud mot att med motordrivet fordon befordra last, vars vikt överstiger den för

fordonet fastställda maximilasten. 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. Vid överträdelse kan polisman under vissa förutsättningar förbjuda eller hindra fortsatt färd.

I motionerna I:233 av herr Tistad m. fl. och II:263 av herr Löfgren 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 och förslag rörande denna fråga.

Motioner med i allt väsentligt samma innehåll som de nu förevarande har väckts vid 1967 och 1968 års riksdagar. Utskottet har därvid uttalat att betänkligheter möter mot att dela ansvaret för fordonskontrollen mellan polisen och tullverket; ansvaret bör åvila polisen och kontrollen ske i dess regi. Utskottet finner ej skäl att nu inta annan ståndpunkt. Vid den tidigare behandlingen har emellertid utskottet uttalat sig för att man tillvaratar möjligheter som kan finnas att förbättra och rationalisera fordonskontrollen genom samarbete mellan polisen och tullverket. Utskottet har dock ansett sig kunna förutsätta att dessa praktiska samarbetsfrågor skulle kunna lösas utan särskild framställning från riksdagens sida. Såvitt utskottet kunnat finna har dessa uttalanden inte föranlett några särskilda initiativ från de närmast berörda myndigheternas sida. På en del orter har dock sedan gammalt förekommit visst samarbete mellan polisen och tullpersonalen.

Utskottet vill nu ånyo understryka vikten av att det åsyftade samarbetet kommer till stånd i den utsträckning som är praktiskt möjlig och lämplig. Någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida torde inte vara behövlig.

Utskottet hemställer

att motionerna I: 233 och II: 263 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 mars 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---