

Nr 425

Av herrar **Fälldin** och **Svensson** i Vä, om åtgärder för att tillföra domstolarna trafikteknisk sakkunskap.

Det torde vara en bland förare av motorfordon ganska utbredd uppfattning, att utgången av trafikmål mycket ofta är beroende av den sakkunskap, som är företrädd inom domstolar, när det gäller vägtrafikförhållanden och motorfordons konstruktion och egenskaper.

Det torde icke saknas exempel på att utgången i ett mål blivit den helt motsatta i en överinstans, där sakkunskap av klaganden kunnat presteras i målet. Givetvis presteras i mål av stor omfattning ofta sakkunnig bevisning, antingen genom sakkunniga vittnen eller i enlighet med bestämmelserna i 40 kap. rättegångsbalken, men mycket ofta bagatelliserar man sakkunnigbehovet i rätten, bl. a. därför att man icke har blicken öppen för att behov av sakkunniga över huvud föreligger. Naturligtvis kunna ofta parter i god ekonomisk ställning själva anskaffa erforderlig sakkunskap, men detta är icke allom givet, och av part anskaffad sakkunnigbevisning torde i praktiken icke tillmätas samma betydelse och tillförlitlighet som av rätten anlitad sådan.

Frågan är emellertid långt ifrån enkel, och något konkret förslag kan man knappast framlägga på motionsstadiet, men man torde ändå kunna ifrågasätta huruvida man icke i trafikmål borde tillse, att till rättens förfogande stode sakkunskap, som icke har anknytning till vare sig åklagare-målsägande-sidan eller till svarande-sidan.

Ur rättssäkerhetssynpunkt är det därför ett starkt intresse av att den från åklagaresidan presterade sakkunskapen icke blir den enda, som blir tillgänglig vid målets bedömande. En lämplig utväg skulle vara den, att man sökte giva domstolen en teknisk förstärkning av sakkunniga, som regelmässigt fungerade vid trafikmål, som icke kunna rubriceras som rena bagatellmål. Möjligen kunde man bestämma gränsen så, att sakkunniga obligatoriskt skulle finnas i domstolen, där personskada och/eller materialskada uppstått, eller där fråga vore om ådömande av dagsbot över visst antal eller strängare straff kunna komma i fråga. Naturligtvis kan man säga, att sakkunskap fordras i många olika kategorier av mål vid domstolarna och att man av den anledningen knappast kan föreskriva sakkunniga bisittare t. ex. i medicinska frågor i alla de fall, där detta kunde vara önskvärt. Detta bör emellertid icke hindra, att man på ett område, där det är möjligt och där behov av sakkunskap så ofta förekommer, skulle avstå från sådan.

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning avseende möjligheterna att i gällande författningar infoga bestämmelser om införlivande av trafiktekniskt sakkunniga i domstolarna vid handläggning av vissa trafikmål.

Stockholm den 27 januari 1959

Thorbjörn Fälldin

Gustaf Svensson
i Vä
