

Nr 34

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 5 november dagtecknad proposition, nr 170, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändring i straffbestämmelserna för överlast på fordon. Enligt förslaget skall fordonsägaren straffas, när han inte visar att han gjort vad som ankommer på honom för att förekomma förseelsen. Föraren skall straffas om han kände eller bort känna till att fordonet var för tungt lastat. Även medverkan till att fordon förs med överlast skall kunna bestraffas.

Författningsförslaget

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen
den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

67 §.

Med dagsböter ————— 4 mom.

Med böter, ————— 3 mom.

Förseelse mot ————— trehundra kronor.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall *föraren* straffas med dagsböter, och *vare* även *ägaren* förfallen till sådant straff, då *omständigheterna göra sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja.*

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall *ägaren* straffas med dagsböter, *om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen.* Även *föraren* är förfallen till sådant straff, *om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande.*

För medverkan till gärning som avses i fjärde stycket dömes till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

68 §.

Bryter någon mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

Bryter någon *i annat fall än som sägs i andra stycket* mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

Rör bestämmelsen fordons axeltryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § fjärde och femte styckena motsvarande tillämpning.

För någon ————— med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1966.

¹ Senaste lydelse av 67 § se 1961: 297.

Motion

I samband med propositionen har utskottet behandlat två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 814 av herr *Olsson, Johan*, och herr *Wikberg* samt i andra kammaren nr 965 av herrar *Johansson* i Växjö och *Gustafsson* i Kärby.

Beträffande innehållet i motionerna får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen II: 965.

Inledning

Inom vägtrafiken har övergång till tyngre fordon i förening med under senare år genomförda höjningar av högsta tillåtna axel- och boggitryck medfört avsevärt ökad belastning av vägar och broar. Förändringarna är väsentligen transportekonomiskt motiverade men har för vägarna och särskilt för brobeståndet medfört att tidigare marginaler mellan tillåten belastning och bärighet har minskat. Överlastning av fordon är därför såväl från allmän trafiksäkerhetssynpunkt som med hänsyn till vägars och broars bestånd numera väsentligt farligare än tidigare. Denna utveckling har aktualiserat frågan om effektivare åtgärder för att förebygga överlastning av fordon. Svenska transportarbetareförbundet har bl. a. i skrivelse den 21 maj 1965 hemställt om åtgärder syftande till att ansvar för brott mot gällande bestämmelser om lastning av fordon i första hand drabbar den som beordrat eller utfört lastningen.

Med anledning härav har inom kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria (stencilerad) med vissa förslag i ämnet.

Över innehållet i promemorian har efter remiss yttrande avgetts av justitiekanslersämbetet (JK), riksåklagarämbetet (RÅ), hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, rikspolisstyrelsen, utredningen rörande specialstraffrätten, trafikmålskommittén, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges polismästare, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska transportarbetareförbundet, Näringslivets trafikdelegation, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). RÅ har bifogat yttranden från tre länsåklagare och statens biltrafiknämnd yttranden från arbetsgivareförbund och företag inom godstrafikrörelsen.

Gällande bestämmelser, vissa tidigare förslag och uttalanden, Transportarbetarförbundets framställning, departementspromemorian samt remissyttranden

Utskottet hänvisar i dessa delar till propositionen s. 4—16.

Departementschefen

Möjligheterna att utföra godstransporter på väg begränsas i lagstiftningen dels med hänsyn till fordonen som sådana och dels med tanke på vägars och broars bärighet. Maximilast som fastställts för motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får enligt 57 § 1 mom. VTF inte överskridas. Vidare gäller förbud mot överskridande av de värden för axel- och boggitryck samt bruttovikt som framgår av 54 § 1 mom. VTF eller de lokala trafikföreskrifter som med avvikelse därifrån meddelats för särskilda vägvägnitt.

Att de givna föreskrifterna noga följs är i hög grad ett trafiksäkerhetsintresse. Ett fordon som lastas utöver sina tekniska förutsättningar kan ofta inte föras på ett betryggande sätt bl. a. till följd av nedsatt bromseffekt. Vid upprepad överlastning kan en onormal förslitning av fordonet befaras som kan försämra det från trafiksäkerhetssynpunkt. Vad angår den tillåtna belastningen på vägarna har jag med uppmärksamhet följt utvecklingen och kan konstatera en strävan hos berörda myndigheter att så långt möjligt tillmötesgå de transportekonomiska intressena. Som jag anförde i inledningen ligger de medgivna värdena för axel- och boggitryck och bruttovikt nu i allmänhet så högt att de inte kan överskridas utan att vägars och broars bestånd äventyras. Eftersätts bestämmelserna innebär det, förutom en allvarlig risk för vederbörande fordonsförare och andra trafikanter, också att betydande kostnader åsamkas vägväsendet.

Det många gånger stora ekonomiska intresse fordonsägare och även förare kan ha av att reducera antalet transporter genom att maximalt utnyttja varje enhet ställer särskilda krav på den lagstiftning som skall förhindra överträdelser mot lastningsföreskrifterna. Redan vid VTF:s tillkomst övervägdes ansvarsbestämmelserna mot bakgrund av en konstaterad tendens till ökning av antalet sådana överträdelser. I propositionen frångicks visserligen ett utredningsförslag om skärpning av ägareansvaret men departementschefen uttalade sig för en sträng bedömning av detta slags förseelser. 1953 års trafiksäkerhetsutredning såg allvarligt på problemet och övervägde tanken på införande av frihetsstraff i straffskalan. På dess initiativ tillkom bestämmelsen i 57 § 1 mom. VTF om polismans befogenhet och skyldighet i vissa fall att förbjuda fortsatt färd med överlastat fordon.

Som jag förut nämnt har en undersökning som körtidsutredningen under senare tid företagit visat, att enligt en utbredd uppfattning påföljderna för överlastförseelser bör skärpas bl. a. genom en utvidgning av fordonsägares ansvar.

Den nu gällande bestämmelsen i 67 § fjärde stycket VTF ställer, utan närmare angivande av de subjektiva förutsättningarna för straffbarhet, föraren i första hand ansvarig för brott mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom. VTF och föreskriver ansvar för ägare endast om omständigheterna gör sannolikt, att förseelsen skett med dennes vetskap och vilja. Transportarbetareförbundet har påtalat, att denna konstruktion av ansvaret leder till att ägarna på grund av bevisvärigheter mestadels går fria, medan förarna fälls utan hänseende till vilka faktiska möjligheter de haft att förebygga brottet. Förbundet anser detta så mycket mer orättmätigt som enligt dess erfarenheter förarna i flera fall med hot om avskedande mer eller mindre tvingats av ägarna att ta överlast. Man vill därför få till stånd en ändring av bestämmelserna så att fordonsägarna i första hand får bära ansvaret och så att förarna inte straffas och riskerar sina kör- och trafik kort annat än då det är rimligt med hänsyn till deras praktiska möjligheter att kontrollera lastningen. Vidare vill man att ansvar skall kunna drabba också andra som medverkar till överlastning och syftar därvid främst på expeditionsföretag och där anställda s. k. lotsar samt kunder som uppger för låg vikt på godset.

I den departementspromemoria som upprättats med anledning av bl. a. transportarbetareförbundets framställning har förbundets synpunkter funnits värda beaktande inte minst därför att det måste anses väsentligt för att förekomma förseelser av denna typ att ansvar drabbar den som har intresse av och kan bestämma om lastningen. I promemorian föreslås, efter mönster av 65 § 2 och 3 mom. VTF med viss modifiering i fråga om förarens ansvar, sådan ändrad lydelse av 67 § fjärde stycket VTF att ägare straffas, om han inte visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen, och förare, om han känt till eller bort förvissa sig om hindret för fordonets brukande. Vidare föreslås en generell bestämmelse i samma författningsrum om ansvar för medverkan.

Som närmare framgår av min redogörelse för innehållet i remissyttrandena vitsordas på så gott som alla håll, att de nuvarande möjligheterna att motverka överlast inte är tillräckligt effektiva. De allra flesta remissinstanserna ansluter sig också till uppfattningen att bestämmelsen i 67 § fjärde stycket VTF om ägarens ansvar bör få en annan lydelse. Det råder emellertid delade meningar om hur en ny ansvarsbestämmelse bör utformas.

Den kritik vissa remissinstanser riktat mot promemorians förslag gäller främst, att man inte finner en så allvarlig skärpning faktiskt motiverad. Kritiken är emellertid också av rent principiell natur. Med hänvisning till

ett uttalande av lagrådet år 1950 hävdar JK och utredningen rörande specialstraffrätten, att en omvänd bevisbörda strider mot vedertagna principer inom straffrätten, där man inte utan starka skäl bör föreskriva ansvar annat än för de fall då uppsåt eller vårdslöshet kan bevisas. Den valda formuleringen förordas emellertid i ett stort antal remissyttranden, bl. a. av de båda hovrätterna och rikspolisstyrelsen.

Den föreslagna ansvarsregeln för förare godtas av de flesta remissinstanserna. I ett par yttranden befarar man dock att den skall möta svårigheter i tillämpningen. Några instanser, bland dem JK, RÅ och utredningen rörande specialstraffrätten, anser att redan den nuvarande bestämmelsen vid en riktig tolkning innebär krav på åtminstone vårdslöshet från förarens sida för att fällande dom skall kunna meddelas. JK och RÅ finner därför en ändring onödig. Utredningen rörande specialstraffrätten framhåller emellertid, att kraven på aktsamhet kan ställas så högt att föraren för att undgå ansvar praktiskt sett måste åberopa omständigheter som talar för att han inte varit oaktsam, och tillstyrker av det skälet promemorians förslag.

Av vad jag förut anfört torde framgå, att jag främst med tanke på trafiksäkerheten men också med hänsyn till kostnaderna för väghållningen anser det vara av synnerlig vikt att gällande bestämmelser om fordons last respekteras. Remissyttrandena i förevarande ärende bestyrker klart min uppfattning att överträdelser alltjämt sker i en oroväckande stor omfattning. 1955 års ändring i 57 § VTF, som gav polisen möjligheter att stoppa för tunga transporter, måste i och för sig anses väl ägnad att motverka förseelserna. En förutsättning är dock en effektiv tillämpning av bestämmelsen. Därigenom minskas emellertid inte betydelsen av att straffbestämmelserna utformas så att ansvar drabbar den för överlastningen reellt ansvarige.

Remissyttrandena måste anses utvisa, att fordonsägarna med nuvarande bestämmelser i allt för stor utsträckning går fria från ansvar. Jag finner därför en skärpning av ansvarsregeln i enlighet med förslaget i departementspromemorian påkallad. Mot den allvarliga bakgrund jag förut skisserat kan jag inte ansluta mig till uppfattningen att tillräckliga skäl inte föreligger att här införa en speciell bevisregel. Inte heller kan jag dela trafikmålskommitténs uppfattning att den föreslagna utformningen i högre grad än den nu gällande skulle medföra ett vidlyftigt utredningsarbete för polisen. Effektivare bestämmelser bör dessutom kunna bidra till att minska antalet faktiska överträdelser. Jag vill understryka vad som anförts i yttrandet från hovrätten för Övre Norrland om att utrymme bör ges för en sådan tolkning av den nya bestämmelsen att ägarens möjligheter att undgå ansvar inte blir alltför begränsade. Vad som i det enskilda fallet skall anses ha ankommit på fordonsägaren i den mån denne inte tillika är förare måste bli beroende av omständigheterna. En åkare som inte är person-

ligen närvarande vid lastningen men som otvetydigt och med tillräcklig skärpa tillhållit vederbörande förare att följa gällande föreskrifter har enligt min mening uppfyllt vad som kan krävas av honom för straffrihet. Ansvarig ledning i transportföretag bör på motsvarande sätt kunna undgå ansvar genom att konsekvent och uttryckligen tillhålla sina anställda förare att följa lastningsbestämmelserna.

Vid övervägande av de synpunkter som framkommit rörande förareansvaret har jag bl. a. på de skäl utredningen rörande specialstraffrätten anfört stannat för att föreslå en författningsändring som i sak överensstämmer med promemorians förslag. Som där anmärkts får frågan om och på vilket sätt en kontroll från förarens sida bort ske bedömas från praktiska synpunkter från fall till fall. En bestämmelse om ansvar för annan medverkande sådan som föreslagits i promemorian bör underlätta tillämpningen av regeln om förares ansvar, eftersom den möjliggör en rimlig avvägning med beaktande av de särskilda förhållandena inom transportväsendet. En sådan medverkansbestämmelse har tillstyrkts i ett stort antal yttranden. Jag finner den väl motiverad och föreslår dess införande.

Nästan alla remissinstanser som uttalat sig i frågan har förordat en ändring också av bestämmelsen i 68 § VTF i vad den avser ansvar för överträdelse av lokal trafikföreskrift som innebär undantag från 54 § 1 mom. VTF. JK och utredningen rörande specialstraffrätten utgår från att ansvaret i 67 § fjärde stycket VTF anges på samma sätt för ägare och förare så att för straffbarhet krävs styrkt uppsåt eller vårdslöshet och finner med beaktande därav ingen ändring behövlig i 68 § VTF. Med det förslag jag förordat synes emellertid en omarbetning av 68 § VTF nödvändig.

Som anförts i promemorian synes ändringarna i VTF inte böra föranleda någon ändring i YTF:s ansvarsbestämmelser.

Utskottet

Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen inte föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonets axeltryck eller bruttovikt överstiger vissa angivna värden, och ej heller får på nämnda fordon befordras last, vars vikt överstiger den maximilast som fastställts för fordonet. Befordras last i strid mot dessa bestämmelser straffas föraren med dagsböter. Sådant straff stadgas också för ägaren då omständigheterna gör sannolikt att förseelsen skett med hans vetskap och vilja. Utformningen av ansvarsbestämmelserna innebär sålunda en strängare bedömning av ansvaret i fråga om förare än beträffande ägare. De angivna viktgränserna beträffande axeltryck och bruttovikt kan sänkas

genom lokala trafikföreskrifter. För den som bryter mot sådan föreskrift stadgas dagsbotsstraff.

Främst av transportekonomiska skäl har på senare tid inom vägtrafiken en övergång skett till tyngre fordon, och i samband därmed har genomförts höjningar av högsta tillåtna axel- och boggitryck. Dessa förändringar har medfört avsevärt ökad belastning av vägar och broar. Överlastning av fordon är därför icke bara från allmän trafiksäkerhetssynpunkt utan även med hänsyn till vägars och broars bestånd numera väsentligt farligare än tidigare. Mot bakgrund härav och bl. a. i anledning av en av Svenska transportarbetareförbundet gjord framställning till Kungl. Maj:t rörande ansvaret för överlast har inom Kungl. Maj:ts kansli upprättats en promemoria i ämnet. Departementschefen har i sak anslutit sig till de däri framlagda förslagen. I propositionen föreslås i fråga om överlast sådan ändrad lydelse av 67 § fjärde stycket vägtrafikförordningen att ägare straffas om han inte visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen, och förare, om han kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Vidare föreslås en generell bestämmelse om ansvar för medverkan. Departementschefen föreslår dessutom en i promemorian ifrågasatt ändring av bestämmelsen i 68 § vägtrafikförordningen i vad den avser ansvar för överträdelse av lokal trafikföreskrift rörande axel- och boggitryck.

I de likalydande motionerna I: 814 och II: 965 framhålles att den i propositionen föreslagna utvidgningen av ägareansvaret innebär ett tillskapande av strikt ansvar för ägaren i kombination med omvänd bevisbörda. En sådan utformning avviker enligt motionärerna från hävdvunna, allmänna straffrättsliga principer. Vidare sägs att någon närmare precisering beträffande de omständigheter, som av ägaren kan åberopas för strafffrihet, inte företetts i propositionen. Slutligen ifrågasätts om icke förslagen skulle kräva ett mer tidsödande arbete för polisen än tidigare och bristen på polispersonal sålunda medföra inskränkning i övervakningen. Motionärerna, som anser att nu nämnda frågor bör närmare övervägas, hemställer om avslag å propositionen samt fullständig utredning av frågan om ändring av straffbestämmelserna för överlast på fordon.

Såsom departementschefen framhåller är det i hög grad ett trafiksäkerhetsintresse att de givna föreskrifterna på området noga följs. Ett fordon som lastas utöver sina tekniska förutsättningar kan ofta inte föras på ett betryggande sätt bl. a. till följd av nedsatt bromseffekt. Vid upprepad överlastning kan onormal förslitning befaras som kan försämra det från trafiksäkerhetssynpunkt. Även med hänsyn till det i anledning av överlast öka- de slitaget på vägarna och därmed stigande kostnader för väghållningen är det av vikt att bestämmelserna om fordons last efterlevs. Enligt remissyttrandena sker överträdelser i avsevärd omfattning. Det måste därför anses angeläget att överlastning verkligen beivras, och att ansvar drabbar den reellt ansvarige. Denne är ofta ägaren vilken dock i motsats till föraren med

nuvarande bestämmelser ofta går fri från ansvar. Mot bakgrund härav anser utskottet till en början att ansvaret för ägaren bör skärpas och bestämmelserna lämpligen utformas på sätt föreslagits i propositionen. Utskottet vill dock i sammanhanget understryka vikten av departementschefens uttalande om att utrymme bör ges för en sådan tolkning av den nya bestämmelsen att ägarens möjligheter att undgå ansvar inte blir alltför begränsade. Vad som i det enskilda fallet skall anses ha ankommit på fordonsägaren får bli beroende av omständigheterna. Som departementschefen framhåller måste en åkare, som inte är personligen närvarande vid lastningen men som otvetydigt och med tillräcklig skärpa tillhållit föraren att följa bestämmelserna, anses ha uppfyllt vad som kan krävas av honom för straffrihet. Ansvarig ledning i transportföretag bör på motsvarande sätt kunna undgå ansvar genom att konsekvent och uttryckligen tillhålla sina anställda förare att följa lastningsbestämmelserna. Det torde dock i regel icke vara tillräckligt att enbart i bilen eller på annan plats sätta upp anslag om att föraren har att följa gällande bestämmelser i ämnet. Att mera ingående än vad som nu skett ange grunderna för straffrihet torde inte vara lämpligt eller möjligt med hänsyn till de olikartade situationer som kan uppkomma. Vad gäller förareansvaret biträder utskottet propositionsförslaget och anser i likhet med departementschefen att frågan om och på vilket sätt en kontroll från förarens sida bort ske får bedömas utifrån praktiska synpunkter från fall till fall. Beträffande förslagen rörande medverkan och brott mot lokal trafikföreskrift i fråga om axel- och boggitryck saknar utskottet anledning till erinran.

På grund av det anförda hemställer utskottet, som anser de föreslagna bestämmelserna kunna utfärdas utan ytterligare utredning, att

a) riksdagen med avslag å motionerna I: 814 och II: 965, såvitt däri yrkats avslag å förevarande proposition, nr 170, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot vid propositionen fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); samt

b) att nämnda motioner i övrigt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 december 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Svante Kristiansson*, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson*, Erik Jansson, Åkesson och Axel Kristiansson*;

från a n d r a kammaren: herr Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö, Sundelin, Hammarberg och Krönmark.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.