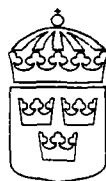


Justitieutskottets betänkande

1989/90:JuU4

Vissa trafikfrågor



1989/90
JuU4

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet ett antal motioner från den allmänna motionstiden i år som gäller olika trafikfrågor, t.ex. polisens trafikövervakning och andra åtgärder mot bl.a. hastighetsöverträdelser.

Under hänvisning till tidigare överväganden tar utskottet avstånd från tanken att överföra polisiära uppgifter till andra organ, t.ex. kommunala parkeringsvakter, och utskottet vidhåller sin negativa syn på tanken att införa ett strikt ägaransvar. Motionerna avstyrks. Ett antal reservationer och särskilda yttranden har fogats till betänkandet.

Motioner

1988/89:Ju213 av Birger Rosqvist och Sven-Gösta Signell (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas i syfte att få till stånd en avlastning av polisens uppgifter i trafikövervakningen genom samarbete mellan polis och bilprovare.

1988/89:Ju219 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det skall utformas automatiska system för hastighetskontroller så att upptäcktschansen väsentligen ökas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att polisen får väsentligt ökade resurser för att övervaka efterlevnaden av gällande trafikbestämmelser,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att polisen inte sätter kontrollgränser vid hastighetskontroller så att bilisterna demoraliseras när det gäller hållandet av hastighetsgränserna.

1988/89:Ju226 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande möjligheterna till effektivare hastighetsövervakning än i dag.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T222.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av problemen kring en automatisk hastighetsövervakning innan försöksverksamhet startar.

1988/89:Ju228 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att fler poliser bör tjänstgöra i trafikövervakningen.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T427.

1988/89:Ju229 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att övervakningen av hastighetsöverträdelser bör intensifieras enligt vad som angivits i motionen.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T223.

1988/89:Ju243 av Anders Castberger och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att tyngdpunkten i trafikövervakningen förskjuts mot fler "synliga" bilpatrullerande poliser.

1988/89:Ju251 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikövervakningen i huvudsak bör inriktas på synlig övervakning.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T447.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om modern utrustning och nya metoder vid hastighetsövervakning.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T447.

1988/89:Ju252 av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikövervakningen bör förstärkas.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T716.

2. att riksdagen begär att regeringen hos Nordiska Rådet verkar för större likhet mellan de nordiska länderna vad gäller avgifter och böter för trafiköverträdelser.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:T716.

1988/89:Ju601 av Bengt Harding Olson (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ändring i trafikbrottslagen (1951:649) om vårdslöshet i trafik för att avgränsa det straffbara området i enlighet med vad som anförts i motionen.

1988/89:Ju602 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att skärpta straff, t.ex. i form av konfiskation av fordonet, bör kunna komma ifråga vid grova trafikförseelser som innebär betydande trafiksäkerhetsrisk, såsom att köra en bil i mer än 80 km/h inom tätbebyggt område.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:F6704.

1988/89:Ju821 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheten att beivra trafikbrott bör förbättras bl.a. genom automatisk trafikövervakning.

Samtliga motionsförslag som behandlas i detta betänkande framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1988/89 års riksmöte. De flesta förslagen rör problemen att komma till rätta med den bristande regelefterlevnaden på trafikens område, och då främst den bristande hastighetsanpassningen.

Innan utskottet tar upp motionsförslagen till behandling vill utskottet erinra om målen för säkerhetsarbetet inom vägtrafiken, m.m.

På förslag i proposition 1987/88:50, bil. 1, om trafikpolitiken inför 1990-talet (den trafikpolitiska propositionen) godkände riksdagen (bet. TU 1987/88:13, rskr. 159) i mars 1988 att det övergripande målet för trafikpolitiken skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Det övergripande målet vidareutvecklades bl.a. i delmålet att transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.

När det gäller arbetet med trafiksäkerhet på väg skulle detta delmål — i överensstämmelse med vad som fastlades av statsmakterna redan i de år 1982 godkända riktlinjerna för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m. (prop. 1981/82:81, bet. TU 19 och 26, rskr. 231) — mera konkret vara att

1) det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minskas,

2) risken att dödas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier,

3) risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade, varvid barnens problem skall särskilt beaktas.

I propositionen framlades också närmare riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande. Riksdagen hade inte något att erinra mot dessa (prop. 1987/88:50, bil. 1 s. 196—232, bet. TU 16, rskr. 201).

Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

Allmän bakgrund

Under år 1988 omkom enligt polisens uppgifter 813 personer i vägtrafiken, 5 869 skadades svårt medan 16 969 skadades lindrigt. Motsvarande siffror för år 1987 var 787, 5 423 och 15 044.

I maj 1985 beslöt regeringen att bilda ett trafiksäkerhetsråd under ledning av trafiksäkerhetsverket (TSV). I rådet ingår förutom TSV representanter för vägverket, transportforskningsberedningen, rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, skolöverstyrelsen, NTF, Landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet. Rådet har den 21 juni 1988 antagit ett trafiksäkerhetsprogram för perioden 1989/90—1991/92. För perioden har utpekats åtta prioriterade områden med förslag till åtgär-

der för att minska trafikolyckorna. Ett av dessa områden avser hastighetsanpassning. Trafiksäkerhetsrådet har särskilt framhållit att en bättre respekt för hastighetsgränserna kan motverka den ökning av antalet trafikskadade som kan förväntas på grund av en ökad biltrafik. En stor insats inom området hastighetsanpassning skulle kunna kompensera för den förväntade trafikökningen (3–4 % per år). För att antalet trafikskadade inte skall öka fram till år 1993 krävs enligt trafiksäkerhetsrådet ytterligare åtgärder som kan reducera den totala skaderisken med ytterligare 10 %. Detta kan enligt rådet uppnås med en koncentrerad insats av hastighetsreducerande åtgärder, däribland såväl trafiktekniska åtgärder som automatisk hastighetsövervakning, samt en fortsatt separering av biltrafik och oskyddade trafikanter.

Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna. Beräkningar som har gjorts av statens väg- och trafikinstitut (VTI) visar att ca 200 människoliv skulle kunna sparas årligen om ingen överskred hastighetsgränserna (SOU 1987:43). Fordonens hastigheter har också betydelse för deras avgasutsläpp.

Hastighetsöverskridandena har bedömts vara störst på s.k. 70-vägar. Enligt VTI:s hastighetsuppföljning på landsväg år 1985 kördes sålunda 87 % av motorcyklarna och ca 84 % av personbilarna och andra lätta bilar för fort på 70-vägar.

En undersökning som år 1987 genomfördes beträffande den långväga lastbilstrafiken har visat att medelhastigheten hos de kontrollerade tunga fordonen i genomsnitt var 81 km/tim., dvs. mer än 10 km/tim. över tillåten hastighet (Ds K 1987:13).

Enligt mätningar som VTI vidare har gjort har medelhastigheterna årligen ökat fram till år 1986. Under 1970-talet var den genomsnittliga hastighetsökningen omkring 0,3 km/tim. per år. Under åren 1980–1985 fördubblades hastighetsökningen till omkring 0,6 km/tim. per år. Efter en minskning år 1986 har hastigheterna åter ökat åren 1987 och 1988.

Olika åtgärder har under senare år vidtagits från statsmakternas sida för att komma till rätta med den bristande hastighetsanpassningen. Med anledning av motionsyrkanden om åtgärder mot hastighetsöverträdelser med hänsyn till bilavgasernas negativa miljöeffekter och det ökade antalet trafikolyckor gav riksdagen på förslag av trafikutskottet år 1986 som sin mening regeringen till känna att hastighetsövervakningen på vägarna borde förstärkas och sanktionerna mot hastighetsöverträdelser skärpas (TU 1986/87:1 s. 12 och 28, rskr. 2). I trafikutskottets betänkande TU 1987/88:1 har trafikutskottet erinrat om detta uttalande (s. 11).

Riksdagen antog också år 1987 en lag om förbud mot radarvarnare. Förbudet omfattar tillverkning, innehav, överlåtelse och användning. Den som bryter mot förbudet kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. En radarvarnare som varit föremål för brott kan förverkas. Lagen trädde i kraft den 1 april 1988 (prop. 1987/88:49, bet. TU 6, rskr. 90).

I 1988 års trafikpolitiska proposition bereddes riksdagen tillfälle att ta del av riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande.

- En av riktlinjerna handlar om hastighetsanpassning där det anges att
- Informationsinsatser för förbättrad hastighetsanpassning bör genomföras.
 - Trafikpolisen bör inom sitt verksamhetsområde prioritera hastighetsövervakningen.
 - För att ytterligare effektivisera verksamheten skall extra medel avsättas för anskaffning av modern övervakningsutrustning.
 - Nya metoder för hastighetsövervakning bör prövas.
 - Den marginal som i dag används vid polisens hastighetsmätningar bör minskas med hänsyn till ny teknik inom området.
 - Bötesbeloppen för fortkörning bör höjas och ytterligare differentieras.
 - Körkortet bör i större utsträckning kunna omhändertas omedelbart vid överträdelse av väsentliga trafikregler, bl.a. vid allvarliga hastighetsöverskridanden.

Som framgått ovan lämnade riksdagen de förordade riktlinjerna utan erinran.

En del av de föreslagna åtgärderna har, som kommer att framgå nedan i detta betänkande, redan vidtagits. Här kan nämnas att justitieministern och civilministern de senaste två åren i samband med budgetberedningen uttalat att hastighetsövervakning bör prioriteras inom polisens arbete, att TSV informerat om hastighetsgränser och företagit hastighetsmätningar, att NTF under år 1989 fortsatt den Dämpa farten-kampanj som NTF startade under år 1986 samt att nya regler för omedelbart omhändertagande av körkort vid bl.a. hastighetsöverträdelse införts under senaste riksmötet (1988/89:TU20).

Regeringen har också, inför budgetåret 1989/90, uttalat att för planeringen av polisens trafikövervakning bör som ett riktmärke gälla att minst hälften av resursinsatserna används för hastighetsövervakning.

I sammanhanget kan nämnas att rikspolisstyrelsen också tillsatt en projektgrupp med uppgifter att effektivisera och utveckla metoder för hastighetsövervakning.

Om gällande hastighetsbegränsningar och kriminaliseringen av överträdelse kan följande nämnas.

Enligt 64 § vägtrafikkungörelsen (VTK) får fordon inom tätbebyggt område inte föras med högre hastighet än 50 km/tim. och utom tätbebyggt område inte föras med högre hastighet än 70 km/tim. (bashastighet). Trafiksäkerhetsverket får dock enligt nämnda bestämmelse föreskriva att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim. Särkilda föreskrifter om färdhastighet kan meddelas även genom lokala trafikföreskrifter.

Regeringen föreskrev den 11 maj 1989 i förordning om särskild hastighetsbegränsning (SFS 1989:263) att högsta tillåtna hastighet på väg uppgick till 90 km/tim. och detta oavsett om hastigheten inte var utmärkt med vägmärken. Förordningen gällde från den 22 juni 1989 t.o.m. den 20 augusti 1989.

I beslut den 8 augusti 1989 har trafiksäkerhetsverket föreskrivit att den av regeringen fastställda högsta hastigheten skall fortsätta att tills vidare gälla på vissa vägsträckor i landet.

För vissa tyngre fordon gäller speciella hastighetsbestämmelser. Av 66 § VTK framgår att buss, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, inte får föras med högre hastighet än 90 km/tim. Lastbil, med samma totalvikt, får inte föras med högre hastighet än 70 km/tim. eller, på motorväg eller motortrafikled, 90 km/tim. Särskilda hastighetsbestämmelser gäller också för bil, vartill det kopplats ytterligare fordon.

Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet kan enligt 164 § första stycket punkterna 4 och 5 VTK dömas till böter, högst 1 000 kr. Av 167 § VTK framgår emellertid att ansvar enligt VTK inte inträder, om straff kan ådömas enligt brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL). Allvarigare hastighetsöverträdelser kan således föranleda dagsböter för vårdslöshet i trafik eller fängelsestraff för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL).

Enligt föreskrifter i 48 kap. rättegångsbalken (RB) får ordningsbotsföreläggande utfärdas beträffande brott, för vilket ej stadgas annat straff än böter omedelbart i penningar. Riksåklagaren bestämmer för olika brott de belopp som skall upptas såsom ordningsbot. Enligt riksåklagarens beslut (SFS 1981:716) om ordningsbot för vissa brott får polisman förelägga ordningsbot för överskridande av högsta tillåtna hastighet med följande belopp.

Ordningsboten vid hastighetsöverträdelser utom tätbebyggt område är 400 kr. vid överträdelse mellan 1 och 15 km/tim., 600 kr. vid överträdelse mellan 16 och 30 km/tim. och 800 kr. vid överträdelse mellan 31 och 40 km/tim. Inom tätbebyggt område är ordningsboten 600 kr. vid överträdelse mellan 1 och 15 km/tim. samt 800 kr. vid överträdelse mellan 16 och 30 km/tim. Har högsta tillåtna hastighet överskridits med mer än 40 km/tim. resp. 30 km/tim. skall målet överlämnas till åklagaren. Därvid kan högsta bötesbelopp, 1 000 kr., enligt 164 § VTK ifrågakomma om hastighetsöverträdelserna inte samtidigt utgör vårdslöshet i trafik. De angivna bötesbeloppen gäller fr.o.m. den 1 juli 1987 och innebär sammantaget en skärpning i förhållande till tidigare, då bl.a. den högsta ordningsbot som kunde föreläggas av polisman var 600 kr.

Riksåklagaren har nyligen föreslagit en höjning av gällande ordningsbot för bl.a. hastighetsöverträdelser. I förslaget föreslås en höjning av ordningsbotsbeloppen för hastighetsöverträdelser inom tätbebyggt område till 600 kr. för överträdelser upp t.o.m. 10 km/tim., till 800 kr. vid överträdelser mellan 11 och 20 km/tim. Vid högre överträdelser skall målet överlämnas till åklagaren. Utom tätbebyggt område föreslås ordningsboten bli 400 kr. vid överträdelser upp t.o.m. 10 km/tim., 600 kr. vid överträdelser mellan 11 och 20 km/tim. och 800 kr. vid överträdelser mellan 21 och 30 km/tim. Vid högre överträdelser skall målet överlämnas till åklagaren. Förslaget har remissbehandlats och övervägs för närvarande inom riksåklagarens kansli.

Hastighetsöverträdelser kan också utgöra grund för körkortsingripanden av olika slag. Enligt bestämmelser i körkortslagen (1977:477) kan körkortsingripanden ske i form av återkallelse, varning och omhändertagande. Reglerna om återkallelse finns i 16 § nämnda lag. Av 16 § fjärde punkten framgår att ett körkort kan återkallas bl.a. om körkortshavaren har överskridit högsta tillåtna hastighet och överträdelserna inte kan anses som ringa. I stället för återkallelse skall körkortshavaren enligt 22 § körkortslagen i vissa fall meddelas varning, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Vid avsevärda hastighetsöverskridanden får emellertid varning meddelas i stället för återkallelse endast om det föreligger synnerliga skäl. Beträffande tillämpningen av reglerna om återkallelse och varning har statsmakterna vid olika tillfällen gett uttryck för att vissa överträdelser, såsom bl.a. väsentliga hastighetsöverskridanden, ger särskild anledning att allvarligt ifrågasätta körkortshavarens lämplighet. I sistnämnda fråga uttalades i proposition 1985/86:115 att överskridanden av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim — eller med 20 km/tim eller mer utanför skolor etc. — är av den art att återkallelse normalt bör ske. Som framgått ovan har möjligheterna att omhänderta körkort vid hastighetsöverträdelser nyligen utvidgats (se prop. 1988/89:134, bet. TU20, rskr. 308).

Polisens trafikövervakning

Motioner

I flera motioner tas frågan om polisens resurser för trafikövervakning upp. I motion Ju219 (yrkande 2) hemställs således att polisen får väsentligt ökade resurser för att övervaka efterlevnaden av gällande trafikbestämmelser. I motion Ju252 (yrkande 1) och motion Ju228 begärs ett tillkännagivande om att fler poliser bör tjänstgöra i trafikövervakningen. Enligt sistnämnda motion kan detta uppnås genom omdisponering av polisens resurser. I motion Ju243 (yrkande 1) och motion Ju251 (yrkande 1) begärs fler "synliga" poliser i trafikövervakningen. I motion Ju226 (yrkande 1) begärs att polisen inom trafikövervakningen skall prioritera övervakningen av hastighetsgränserna. Motiveringen rör miljöaspekterna. I motionerna Ju213 och Ju229 föreslås att en avlastning av polisens uppgifter i trafikövervakningen sker genom att vissa arbetsuppgifter övertas av andra yrkeskategorier. Således föreslås i den förstnämnda motionen att personal hos AB Svensk Bilprovning i fortsättningen skall utföra t.ex. flygande besiktningar av fordon, och i sistnämnda motion föreslås att t.ex. kommunala parkeringsvakter får ägna sig åt hastighetsövervakning, allt i syfte att höja trafiksäkerheten och effektivisera bl.a. hastighetsövervakningen.

Ansvar för trafikövervakningen ligger enligt polislagen (1984:387) på polisen. För trafikövervakning finns i varje län minst en regional trafikavdelning. Trafikavdelningarna är organiserade som avdelningar hos den polismyndighet där de är stationerade. Polismyndigheten utövar den operativa ledningen över verksamheten under det att länsstyrelsen har det indirekta ledningsansvaret. Personalen vid trafikavdelningarna bedriver i huvudsak sådan trafikövervakning för vilken det krävs särskild utbildning och utrustning, t.ex. hastighetsövervakning och kontroll av tung yrkesmässig trafik.

De metoder som normalt används vid hastighetsövervakning finns angivna i rikspolisstyrelsens författningssamling. Där anges bl.a. att den utrustning som skall användas för att fastställa ett fordon's hastighet skall vara typgodkänd och krönt m.m. Dessa kontroller av utrustningen utförs av personal vid statens provningsanstalt. Utöver dessa bestämmelser om teknisk prövning gäller särskilt angivna krav på utbildning i handhavande av respektive mätutrustning.

De metoder som i dag används är radarhastighetsmätare, stoppur, fotoanläggning för bil (s.k. traffipax), medelhastighetsmätare (s.k. polis-pilot), helikopterövervakning, efterföljande med polisfordon samt färdskrivare.

Vid polisens regionala trafikavdelningar tjänstgör ca 1 200 polismän med trafikövervakning som huvudsaklig arbetsuppgift. Vid ordningsavdelningarna finns ytterligare ca 8 000 polismän, vilka i viss utsträckning används i planerad trafikövervakning. Det är personalen vid trafikavdelningarna som bedriver den målinriktade hastighetsövervakningen med hjälp av ovan nämnd utrustning. Vid trafikavdelningarna finns ca 450 bilar och 330 motorcyklar för trafikövervakningsverksamhet.

Under år 1988 bedrevs hastighetsövervakning vid polisens trafikavdelningar under 33 % av den totala resurstiden i yttre tjänst, vilket var i större omfattning än tidigare. Huvuddelen av personaltimmarna avsåg hastighetsövervakning med radarhastighetsmätare. Polisbil utrustad med s.k. polispilot användes som ett komplement till radarhastighetsmätare. Under år 1988 rapporterades 162 588 hastighetsöverträdelser jämfört med 132 762 för år 1987.

I rikspolisstyrelsens verksamhetsplan för budgetåret 1989/90 förutskickas en nyordning av trafikpolisens situation. Ett första steg mot en "ny" trafikpolis sägs bli att lokalt och regionalt initiera olika utvecklingsprojekt i fråga om teknikanvändning och arbetsmetoder. På sikt kan det bli aktuellt att överväga behovet av en genomgripande översyn av trafikpolisens organisation, arbetsmetoder, resurser och tekniska utrustning. Även samarbetsformer med andra myndigheter och möjligheterna att för vissa uppgifter anlita icke-polisiär arbetskraft bör övervägas. Arbetet skall inledas under hösten 1989 och fortgå under hela budgetåret. Rikspolisstyrelsen har i sin anslagsframställning för budgetåret 1990/91 begärt att regeringen uppdrar åt rikspolisstyrelsen att se över trafikpolisens organisation m.m.

I anslagsframställningen redogörs vidare för att det inom flera polismyndigheter pågår försök med parpatrullering, vilket innebär att två poliser patrullerar i varsin bil, allt för att vidmakthålla och öka polisens synlighet framför allt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

I en framställning till regeringen har Stockholms kommunfullmäktige i april i år påtalat den allvarliga situation som råder hos polisen i Stockholm samt begärt en särskild utredning av frågan om hur trafikövervakningen skall förstärkas, varvid förutsättningarna för en kommunal trafikpolis och parkeringsvakternas möjligheter att i ökad utsträckning medverka i övervakningen särskilt bör undersökas. Framställningen har remissbehandlats och övervägs för närvarande inom civildepartementet.

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat den statliga fordonskontrollen. Revisionen berör framför allt den obligatoriska periodiska kontroll som utförs av AB Svensk Bilprovning (ASB) samt polisens och trafiksäkerhetsverkets kontroller på väg, s.k. flygande inspektioner. Resultatet har redovisats i revisionsrapporten Den statliga fordonskontrollen. I rapporten har föreslagits att ASB ges huvudansvaret för att utföra fordonskontroll, dvs. även kontroll på väg. Polisens verksamhet föreslås bli inriktad på övrig trafikövervakning, men med möjlighet att utföra fordonskontroll. Rapporten har remissbehandlats och övervägs för närvarande inom kommunikationsdepartementet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade under föregående riksmöte motionsförslag om ökade resurser för polisens trafikövervakning väckta mot bakgrund främst av behovet av förbättrad hastighetskontroll. Utskottet, som hänvisade till att civilministern i 1989 års budgetproposition i redovisningen av riktlinjerna för polisens resursanvändning uttalat att kontrollen av bl.a. fordons hastigheter borde ges en framskjuten plats i polisarbetet, anslöt sig till uppfattningen att det för att minska trafikolyckorna och för att värna om miljön är angeläget att komma till rätta med hastighetsöverträdelserna. Utskottet pekade på att civilministerns uttalande också innebär en klar markering av att det i polisarbetet bör ägnas stor uppmärksamhet åt trafikövervakningen men erinrade om att det är de lokala polismyndigheterna själva som — inom ramen för av statsmakterna givna riktlinjer — bestämmer den närmare inriktningen av det lokala polisarbetet, t.ex. om särskilda insatser för trafikövervakning. Utskottet avstyrkte därför bifall till motionerna (1988/89:JuU15, s. 11 f)

Utskottet har tidigare även behandlat motioner med förslag om att bl.a. kommunala parkeringsvakter skall ges uppgifter inom polisens trafikövervakning. Utskottet har här, med hänvisning till att det i princip endast tillkommer polisen att upprätthålla ordningen på allmänna platser, tagit avstånd från att överväga en ordning som skulle innebära ett avsteg från denna princip. Härtill kom, enligt utskottet, att ett genomförande av motionsförslagen också skulle innebära ett frångå-

ende av de grundsatser som beslutet om polisväsendets förstatligande vilar på, något som utskottet inte kunde tillstyrka (se JuU 1987/88:30 s. 24 och där gjord hänvisning).

1989/90:JuU4

Såvitt gäller den bristande regelefterlevnaden — inte minst på trafikområdet — har utskottet i olika sammanhang uttryckt sin oro över detta förhållande men samtidigt uttalat att problem av detta slag får lösas inom ramen för det ordinarie prioriteringsarbetet inom varje särskilt polisdistrikt, där budget- och planeringsarbetet inom den lokala polisstyrelsen är av väsentlig betydelse (se JuU 1987/88:30 s. 24 och där gjord hänvisning).

Polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser

Motionen

I motion Ju219 (yrkande 3) begärs ett tillkännagivande att polisen inte sätter kontrollgränser vid hastighetskontroller så att bilisterna demoraliseras när det gäller att hålla hastighetsgränserna.

Bakgrund

Polisen tillämpar en marginal vid hastighetsmätningar. I rikspolisstyrelsens utredning av den 21 december 1987 om automatisk hastighetsövervakning redovisas att polisen under en följd av år blivit mer tolerant och accepterat hastigheter upp till 15 km/tim. över hastighetsgränsen. En vanlig toleransnivå är 10 km/tim. En orsak till den höga toleransnivån sägs vara att antalet hastighetsöverträdare i radarkontroller ibland är så många att det med tillgängliga personella resurser inte är möjligt att ingripa mot alla.

Som framgått ovan har rikspolisstyrelsen tillsatt en arbetsgrupp med uppgifter att utveckla övervakningsmetoder vid hastighetsöverträdelser som målsättning. Tillsammans med VTI har arbetsgruppen under år 1987 inom två av landets län bedrivit en försöksverksamhet med sänkta toleransgränser.

Rikspolisstyrelsen har tillställt länsstyrelser, länspolismästare och polismyndigheter med trafikavdelning det underlag som VTI arbetat fram. Rikspolisstyrelsen har också diskuterat toleransnivån med polismyndigheterna i samband med utbildning vid polishögskolan och vid de inspektioner styrelsen genomfört under budgetåret. Styrelsen har därvid rekommenderat polismyndigheterna *dels* att tillämpa samma toleransnivå på alla vägar oberoende av hastighetsgräns och övervakningsmetod, *dels* att toleransnivån under en första etapp inte bör överskrida nio km/tim. Beivrande kommer då att ske vid överträdelser med tio km/tim. eller högre. Rikspolisstyrelsen har vidare framhållit att toleransgränserna på sikt måste sänkas ytterligare.

Motioner

I ett flertal motioner tas frågan om införandet av ett system med automatisk hastighetsövervakning upp. I motionerna Ju219 (yrkande 1), Ju229 (delvis) och Ju821 (yrkande 1) begärs att ett sådant system skall införas. Motiveringen är att hastighetsöverträdelserna då kan beivras effektivare. I motion Ju226 (yrkande 2) och motion Ju251 (yrkande 2) framförs åsikten att rättssäkerhetsaspekterna med ett sådant system nog måste utredas. Enligt motion Ju226 bör detta ske innan en försöksverksamhet på området kan komma i fråga. I motion Ju229 förs fram förslag om ytterligare en ny övervakningsmetod för att komma till rätta med hastighetsöverträdelserna, nämligen att förse tunga lastbilar med färgade lampor som tänds då fordonet överskrider den lagstadgade hastigheten.

Bakgrund

Som framgått ovan är radarhastighetsmätare den vanligaste metoden för hastighetsövervakning. Polismyndigheterna förfogar över sammanlagt 57 radarhastighetsmätare. Kostnaden för en radarhastighetsmätare med kamerautrustning är ca 100—150 000 kr. Vid hastighetsövervakning med radarhastighetsmätare utförs själva hastighetsmätningen av två polismän av vilka en måste vara särskilt utbildad för ändamålet. Antalet polismän vid den s.k. stoppstationen kan variera från två till ett tiotal eller fler beroende på trafikintensitet och antalet hastighetsöverträdelser. Antalet kontrollerade fordon och antalet rapporter anses lågt i förhållande till resursinsatsen. Vid rörlig hastighetsövervakning, dvs. med traffipax- eller pilotutrustning samt vid klockning, är antalet kontrollerade fordon och antalet rapporter ännu lägre i förhållande till resursinsatsen.

Mot bakgrund av det stora antalet hastighetsöverträdelser med motorfordon, vilka skapar stora problem från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt, gav regeringen i juni 1987 rikspolisstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa automatiserad hastighetsövervakning.

Rikspolisstyrelsen, som i december 1987 redovisat uppdraget till chefen för justitiedepartementet, har kommit till slutsatsen att automatisk hastighetsövervakning inte bör införas. I stället förespråkas andra åtgärder för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser, såsom högre bötesbelopp, intensivare insatser av konventionell hastighetsövervakning, omedelbara omhändertaganden av körkort och sänkt toleransnivå vid rapporteringar av överträdelser. Rikspolisstyrelsen har emellertid inte helt velat utesluta framtida behov av automatisk övervakning för att lösa hastighetsproblemet.

Hastighetsövervakning kan kallas automatisk när utrustningen som mäter hastigheten inte kräver ständig bemanning eller tillsyn och/eller att vidare åtgärder inte vidtas i anslutning till hastighetsöverträdelser utan först senare.

Rikspolisstyrelsens utredning har remissbehandlats. De flesta remissinstanserna har ställt sig positiva till att ett system med automatisk hastighetsövervakning införs. Det huvudsakliga motivet till detta är att man är tveksam till om de åtgärder i övrigt som rikspolisstyrelsen föreslagit är tillräckliga för att komma till rätta med hastighetsöverträdelserna. En försöksverksamhet med automatisk övervakning har föreslagits av flera remissinstanser.

Ett inte obetydligt antal av remissinstanserna har tagit avstånd från tanken på att införa automatisk hastighetsövervakning. Här har bl.a. pekats på att automatisk hastighetsövervakning av effektivitetsskäl förutsätter strikt ägaransvar i stället för föraransvar, vilket flera av de remissinstanser som är positiva till automatisk hastighetsövervakning även tagit avstånd från. Ett sådant system skulle enligt flera remissinstanser strida mot grundläggande rättssäkerhetskrav.

Riksdagen anslag vid förra riksmötet, under anslaget Drift av statliga vägar på Kommunikationsdepartementets huvudtitel, 5 milj. kr. för försöksverksamhet inom polisen med automatisk hastighetsövervakning (prop. 1988/89:100, bil. 8, bet. TU15, rskr. 229).

Civilministern redovisar i 1989 års budgetproposition (prop. 1988/89:100, bil. 15, s. 126 ff) sina överväganden i fråga om införandet av ett system med automatisk hastighetsövervakning. Han anser bl.a. att det finns mycket som talar för att automatisk hastighetsövervakning kan utgöra ett intressant komplement till de metoder som för närvarande används. Användandet av en sådan ny teknik innebär, enligt hans mening, väsentligt förbättrade möjligheter att öka effektiviteten och därmed sannolikheten för att upptäcka hastighetsöverträdelser. Samtidigt anför han att ett ställningstagande för en sådan övervakningsform kräver ytterligare utredning såväl beträffande tekniska och ekonomiska frågor som i de mera principiella frågorna. För att minska trafikolyckorna och för att värna om miljön anser han det vara ett angeläget samhällsintresse att söka komma till rätta med hastighetsöverträdelserna. Eftersom de nuvarande metoderna för hastighetsövervakning kan visa sig otillräckliga i takt med den ökande trafikvolymen bör, enligt hans mening, utvecklingen på området i fråga om automatisk hastighetsövervakning följas noga, och han har ansett det angeläget att den planerade försöksverksamheten på området kan sättas i gång så snart som möjligt. Erfarenheterna av den verksamheten bör, enligt hans mening, kunna ge värdefullt underlag för ett framtida ställningstagande i frågan om att införa automatisk hastighetsövervakning.

Utskottet har från rikspolisstyrelsen inhämtat att den planerade försöksverksamheten kan startas i januari 1990.

Såvitt gäller de i motionerna Ju226 och Ju251 antydda rättssäkerhetsaspekterna på införandet av ett system med automatisk hastighetsövervakning vill utskottet erinra om utskottets tidigare ställningstagande i ett liknande spørsmål. I en motion under riksmötet 1986/87 begärdes införandet av ägaransvar vid körning mot rött ljus. Utskottet, som delade motionärens oro över den bristande regelefterlevnaden på trafikområdet, kunde inte ansluta sig till motionsönskemålet då en sådan ordning skulle strida mot grundläggande straffrättsliga principer,

närmast grundsatsen att straff skall drabba enbart den som kunnat rätta sig efter lagen. Problemet fick i stället, enligt utskottet, lösas inom ramen för det ordinarie prioriteringsarbetet inom varje särskilt polisdistrikt (JuU 1986/87:23, s. 19).

1989/90:JuU4

Förverkande av fordon vid hastighetsöverträdelser

Motionen

I motion Ju602 begärs ett tillkännagivande av innebörd att skärpta straff, t.ex. i form av konfiskation av fordonet, skall kunna komma i fråga vid grova trafikförseelser som innebär betydande trafiksäkerhetsrisk, såsom att köra en bil i mer än 80 km/tim. inom tättbebyggt område.

Bakgrund

Regler om förverkande på grund av brott finns i både 36 kap. brottsbalken (BrB) och i en rad specialstraffrättsliga bestämmelser. Förverkande är enligt BrB:s terminologi inte en brottspåföljd utan en särskild rättsverkan av brott. Beslut om förverkande kan avse att viss egendom förklaras förverkad (sakförverkande) eller också, vanligen, att värdet av viss egendom förklaras förverkat (värdeförverkande). Olika syften kan ligga bakom förverkande; ett vanligt syfte är att förebygga brott (se 36 kap. 2 och 3 §§ BrB). Enligt 36 kap. 16 § BrB får förverkande underlåtas om det är uppenbart oskäligt.

Även lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) innehåller förverkandebestämmelser. Jämlikt 7 § TBL kan således ett fordon som har använts vid brott enligt lagen få förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 1987 (prop. 1986/87:81, bet. JuU 24, rskr. 200).

I TBL finns regler om straffansvar för vårdslöshet i trafik (1 §), olovlig körning (3 §), rattfylleri och ett lindrigare brott, s.k. rattonykterhet (4 §) samt s.k. smitning (5 §).

Reglerna om förverkande enligt TBL tar enbart sikte på fall då det är påkallat att förebygga brott. Frågan om införande av motsvarande förverkandebestämmelser som en särskild *ekonomisk sanktion* vid bl.a. trafiknykterhetsbrott har utretts i olika sammanhang (se bl.a. SOU 1970:61) men från en sådan lösning har avstånd tagits. I den departementspromemoria (Ds Ju 1983:6) som låg bakom införandet av förverkandebestämmelserna i TBL uttalas att det tidigare utredningsarbetet får anses ha gett vid handen att fordonsförverkande inte rimligen kan användas som en mera reguljär sanktion vid rattfylleri. Över huvud taget gäller enligt promemorian att avsevärda svårigheter möter, om man vill införa en förverkandesanktion med bestraffande syfte på detta område. I promemorian erinras om att en generell återhållsamhet när det gäller att använda förverkandeinstitutet i sådant syfte anbefalldes vid tillkomsten av BrB:s nuvarande förverkanderegler (prop. 1968:79 s.

44 och 58) och om att riksdagen har tagit avstånd från tanken att använda förverkande på sådant sätt när det gäller brottet olovlig körning (TU 1980/81:1).

Som framgått ovan kan den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet enligt 164 § VTK dömas till böter, högst 1 000 kr. Vägtrafikkungörelsen innehåller inga förverkandebestämmelser. Vid allvarigare hastighetsöverträdelser, t.ex. inom tätbebyggt område då högsta tillåtna hastighet överskridits med mer än 30 km/tim., skall ordningsbetsföreläggande ej utfärdas utan målet överlämnas till åklagare. I dessa fall kan hastighetsöverträdelserna föranleda bötesstraff (med dagsböter) för vårdslöshet i trafik eller fängelsestraff för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL. Förverkandebestämmelserna i TBL får, som anförts ovan, användas enbart i brottsförebyggande syfte och tar sikte på situationer där föraren har visat uppenbar hänsynslöshet främst genom upprepade återfall. En mycket restriktiv tillämpning har förutsatts. Reglerna gäller för samtliga brott upptagna i TBL. I promemorian uttalas dock att fordonsförverkande enligt TBL i praktiken knappast synes kunna komma i fråga vid andra trafikbrott än olovlig körning och trafiknykterhetsbrott, men att det knappast fanns anledning att göra en uttrycklig begränsning till dessa brott. I propositionen sägs att förverkandemöjligheten kan fylla en funktion även vid andra trafikbrott än onykterhet i trafik, närmast då olovlig körning (prop. 1986/87:81, bet. JuU 24).

Justitiedepartementet har nyligen skickat ut en enkät till domstolar m.m. för att bilda sig en uppfattning om hur förverkandebestämmelsen i TBL har fungerat i praktiken.

Hastighetsöverträdelser i Norden

Motionen

I motion Ju252 (yrkande 2) hemställs att riksdagen begär att regeringen hos Nordiska rådet verkar för större likhet mellan de nordiska länderna vad gäller avgifter och böter för trafiköverträdelser. Bakgrunden uppges vara att företrädare för de övriga nordiska länderna inte tar någon notis om de låga svenska böterna för hastighetsöverträdelser.

Bakgrund

Nordiska rådet är samarbetsorgan för de nordiska ländernas folkrepresentationer och regeringen. Rådet tar initiativ och driver på det nordiska samarbetet. Det sker genom rekommendationer till Nordiska ministerrådet eller regeringarna. De nordiska ländernas regeringar samarbetar i Nordiska ministerrådet (NMR). NMR har ett expertorgan för kontakt, samordning och planläggning för trafiksäkerhetsarbetet i Norden kallat Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR). NTR:s uppgift är att verka för ensartad trafiklagstiftning, stimulera och samordna forskning, informera om trafiksäkerhetsfrågor och utarbeta förslag till regeringarna om åtgärder för ökad trafiksäkerhet. NTR bistås i sitt arbete av bl.a. ett permanent samarbetsorgan kallat Nordisk kommitté för

vägrafiklagstiftning (NKV). NKV:s uppgift är att främja harmoniseringen av vägrafiklagstiftningen i Norden samt att förbättra och underlätta samarbetet mellan de nordiska länderna i syfte att uppnå en enhetlig tillämpning av vägrafiklagstiftningen. NTR har utarbetat en långsiktig handlingsplan för att effektivisera det nordiska samarbetet på trafiksäkerhetsområdet. Planen har antagits av NMR och har trätt i kraft under år 1988. NMR har anvisat ökade resurser för planens genomförande.

Nordiskt samarbete inom trafiksäkerhetsområdet förekommer även inom ett antal andra samsarbetsorgan.

Enligt vad utskottet erfarit finns utöver det harmoniseringsarbete som redovisats ovan inte några konkreta förslag i den riktning som motionären eftersträvar.

Som redovisats ovan arbetar RÅ med förslag om nya högre ordningsbøtsbelopp för bl.a. hastighetsöverträdelser.

Fängelsestraffkommittén har i sitt huvudbetänkande (SOU 1986:14) Påföljd för brott utrett den beloppsmässiga relationen dagsböter — penningböter. Kommittén konstaterar (s. 109) att det till följd av dagsböts- och penningbötsystemets konstruktion inte så sällan inträffar att ett dagsbötsbelagt brott leder till lägre straff i pengar räknat än om penningböter i stället skulle ha utdömts. Ett fall där problemet ställs på sin spets anges vara vid hastighetsöverträdelser. Om en bilförare överskrider hastigheten med mer än 30 km/tim. kan brottet komma att rubriceras som vårdsløshet i trafik. I så fall är påföljden dagsböter. Antalet dagsböter vid vårdsløshet i trafik bestäms normalt till 20. Om gärningsmannen har ett dagsbötsbelopp som understiger 30 kr. medför detta att han får ett lägre totalt bøtesbelopp för att han överskridit hastigheten med mer än 30 km/tim. än han skulle ha fått om hastighetsöverträdelsern understigit 30 km/tim. och föranlett penningböter. Kommittén föreslår en lösning där detta problem undanröjs. Bl.a. skall enligt förslaget dagsböter alltid ådömas till ett antal av minst 25 och med en dagsbot av minst 20 kr. Härutöver skall då dagsböter ådömas alltid ett grundbelopp om 500 kr. påföras. Minsta belopp i pengar vid ådömande av dagsböter blir således 1 000 kr. Förslaget bereds för närvarande inom justitiedepartementet.

Trafiksäkerhetsrådet har i en skrivelse den 21 mars 1989 till regeringen föreslagit kraftigt ökade bøtesbelopp för hastighetsöverträdelser. I skrivelsen hemställs dels att det arbete som pågår inom justitiedepartementet, med en översyn av förhållandet mellan dagsböter och penningböter, slutförs skyndsamt, dels att vägrafikkungörelsen ändras så att det högsta bøtesbeloppet fastställs till 2 000 kr. Skrivelsen bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Motionen

I motion Ju601 hemställs att riksdagen hos regeringen begär en ändring av TBL så att det straffbara området för vårdslöshet i trafik avgränsas i enlighet med ett förslag som riksåklagaren (RÅ) lade fram till regeringen år 1984. Effekten av en sådan ändring skulle, enligt motionären, bli dels att trafikanterna ej känner sig jagade, dels att polis och åklagare får mer tid att ägna sig åt sådant som ur samhällets synpunkter får anses angelägnare.

Bakgrund

Om ansvar för vårdslöshet i trafik finns bestämmelser i 1 § första stycket TBL. Där stadgas att brister vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till böter.

I andra stycket av samma paragraf stadgas om ansvar för grov vårdslöshet i trafik där det anges att där någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn ådagalägger grov oaktamhet eller visar uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

Det straffbara området för vårdslöshet i trafik har varit i stort sett oförändrat sedan TBL:s tillkomst år 1951. De förändringar som skett är att bestämmelsen åren 1972 resp. 1975 utvidgades till att omfatta motordrivna fordon som förs annorstädes än på väg och förande av spårvagn.

Tanken på att begränsa det straffbara området vid vårdslöshet i trafik är inte ny. Trafikmålskommittén lämnade i sitt betänkande (SOU 1963:27) Trafikmål ett förslag till sådan åtgärd. Enligt förslaget skulle endast den vägtrafikant dömas enligt 1 § TBL som i väsentlig mån brister i den försiktighet, som erfordras för att undvika trafikolycka. Förslaget ledde inte till lagstiftning.

I juni 1983 fick RÅ regeringens uppdrag att lämna förslag till begränsningar i straffrättens tillämpningsområde i syfte att göra det möjligt att i större utsträckning använda de rättsvårdande organens resurser för lagföring av allvarigare brottslighet. Inom ramen för detta uppdrag avgav RÅ i mars 1984 rapporten "Överträdelser i trafiken. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen".

Rå föreslår bl.a. i sin rapport att stadgandet om ansvar för vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL skall förbehållas de allvarigare fallen genom en höjning av den straffbara gränsen för oaktamheten. Endast den som i "väsentlig mån" brister i omsorg och varsamhet skall kunna dömas för vårdslöshet i trafik som inte är grovt brott. Minimistraffet föreslås bli 25 dagsböter. Avsikten med förslaget har varit att gränsen

för den straffbara oaktsamheten skall höjas avsevärt och ansvar för vårdslöshet i trafik förbehållas sådana beteenden i trafiken som är att beteckna som vårdslösa i egentlig mening. Riksåklagaren anför bl.a.:

Under TBL:s tillämpningsområde skall sålunda främst hänföras sådana fall där trafikanten gjort sig skyldig till medvetet risktagande av allvarlig art. Vid överträdelse av en trafikregel skall vid bedömningen hänsyn tas till regelns större eller mindre betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Till sådana typiskt sett trafikfarliga beteenden som bör kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik hör exempelvis förande av bil i uttröttat tillstånd, allvarliga brott mot regler till skydd för oskyddade trafikanter, trafikfarliga omkörningar, brott mot stopplikt eller körning mot rött ljus som medfört eller kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer och förande av trafikfarliga fordon. Beaktas bör också om föraren påtagit sig en särskilt ansvarsfull trafikuppgift, t.ex. förande av en skolbuss. Vid bedömningen bör således mer ses till skyldigheten att icke medvetet skapa trafikfarliga situationer än till av den enskilde trafikanten visad större eller mindre skicklighet att klara uppkomna problem i trafiken.

Som en fortsättning på det arbete som riksåklagaren inlett med sin ovan redovisade rapport har inom kommunikationsdepartementet utarbetats promemorian Sanktioner inom vägtrafiklagstiftningen (Ds K 1985:8). Promemorian har sett mer till de enskilda stadgandena i trafikförfattningarna än RÅ:s rapport, som huvudsakligen varit inriktad på *generella åtgärder*. Förslagen i promemorian bygger emellertid på att bl.a. RÅ:s förslag såvitt gäller ändringen av det straffbara området för vårdslöshet i trafik genomförs.

Förslagen såvitt gäller ändring av det straffbara området för vårdslöshet i trafik har inte lett till lagstiftning.

Utskottet

Polisens trafikövervakning

Motionerna

I detta avsnitt behandlas ett antal motioner, i vilka frågan om polisens resurser och arbetsmetoder för trafikövervakning tas upp. I motion Ju219 (yrkande 2) begärs ökade resurser till polisens trafikövervakning, och i motionerna Ju252 (yrkande 1) och Ju228 framställs önskemål om fler trafikpoliser. I motionerna Ju243 (yrkande 1) och Ju251 (yrkande 1) begärs fler "synliga" trafikpoliser, och i motion Ju226 (yrkande 1) hemställs att polisen inom trafikövervakningen skall prioritera övervakningen av hastighetsgränserna. I motionerna Ju213 resp. Ju229 (delvis) föreslås en avlastning av polisens uppgifter i trafikövervakningen på så sätt att bilprovare och t.ex. kommunala parkeringsvakter får utföra fordonskontroller resp. hastighetskontroller. Önskemålen är framställda i syfte att höja trafiksäkerheten och effektivisera bl.a. hastighetsövervakningen.

Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna. Beräkningar som har gjorts av statens väg- och trafikinstitut (VTI) visar att ca 200 människoliv skulle kunna sparas årligen om ingen överskred hastighetsgränserna. Fordons hastigheter har också betydelse för deras avgasutsläpp.

Olika åtgärder har under senare år vidtagits från statsmakternas sida för att komma till rätta med den bristande hastighetsanpassningen. Med anledning av motionsyrkanden om åtgärder mot hastighetsöverträdelser med hänsyn till bilavgasernas negativa miljöeffekter och det ökade antalet trafikolyckor gav riksdagen på förslag av trafikutskottet år 1986 som sin mening regeringen till känna att hastighetsövervakningen på vägarna borde förstärkas och sanktionerna mot hastighetsöverträdelser skärpas (TU 1986/87:1, s. 12 och 28, rskr. 2).

I regeringens proposition om trafikpolitiken inför 1990-talet framlades de närmare riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande. Riksdagen hade inte något att erinra mot dessa (prop. 1987/88:50, bil. 1 s. 196—232, bet. TU 16, rskr. 201). En av riktlinjerna handlar om hastighetsanpassning där det bl.a. anges att trafikpolisen inom sitt verksamhetsområde bör prioritera hastighetsövervakningen.

Ansvar för trafikövervakningen ligger enligt polislagen (1984:387) på polisen. För trafikövervakning finns i varje län minst en regional trafikavdelning. Under år 1988 bedrevs hastighetsövervakning vid polisens trafikavdelningar under 33 % av den totala resurstiden i yttre tjänst.

Regeringen har inför budgetåret 1989/90 uttalat att inom verksamhetsramen för polisens trafikövervakning skall bl.a. kontrollen av fordonshastigheten ges en framskjuten plats och för planeringen bör som ett riktmärke gälla att minst hälften av resursinsatserna används för hastighetsövervakning.

Inom regeringskansliet bereds för närvarande *dels* frågan om en utredning av trafikpolisens framtida organisation, *dels* frågan om polisens framtida roll vid trafikövervakning. Bakgrunden är *dels* att rikspolisstyrelsen i sin anslagsframställning för budgetåret 1990/91 begärt att regeringen uppdrar åt rikspolisstyrelsen att se över trafikpolisens organisation m.m., *dels* att Stockholms kommun och riksrevisionsverket i olika sammanhang begärt att t.ex. kommunala trafikvakter resp. anställda vid AB Svensk Bilprovning övertar en del av polisens nuvarande arbetsuppgifter inom trafikövervakningen.

Vid förra riksmötet avtog utskottet motionsförslag om ökade resurser för polisens trafikövervakning väckta mot bakgrund främst av behovet av förbättrad hastighetskontroll. Utskottet hänvisade här till civilministerns uttalande i årets budgetproposition om att kontrollen av bl.a. fordonshastigheter bör ges en framskjuten plats i polisarbetet men erinrade samtidigt om att det är de lokala polismyndigheterna själva som — inom ramen för av statsmakterna angivna riktlinjer

— bestämmer den närmare inriktningen av det lokala polisarbetet, t.ex. om särskilda insatser för trafikövervakning (1988/89:JuU15 s. 11 f).

Utskottet har tidigare också avslagit motioner med förslag om att bl.a. kommunala parkeringsvakter skall ges uppgifter inom polisens trafikövervakning. Utskottet har här i sina av riksdagen godkända betänkanden, med hänvisning till att det i princip endast tillkommer polisen att upprätthålla ordningen på allmänna platser, tagit avstånd från att överväga en ordning som skulle innebära ett avsteg från denna princip. Härtill kom, enligt utskottet, att ett genomförande av sådana motionsförslag skulle innebära ett frångående av de grundsatser som beslutet om polisväsendets förstatligande vilar på, något som utskottet inte kunde tillstyrka (se JuU 1987/88:30 s. 24 och där gjord hänvisning).

Utskottets överväganden

Inledningsvis vill utskottet i anslutning till uttalandena i motionerna ansluta sig till uppfattningen att det för att minska trafikolyckorna och för att värna om miljön är angeläget att komma till rätta med hastighetsöverträdelserna. Ovan redovisade uttalanden av statsmakterna innebär också en klar markering av att det i polisarbetet bör ägnas stor uppmärksamhet åt trafikövervakningen och då särskilt fordonshastigheterna. Som tidigare vill utskottet även uttrycka sin oro över den bristande regelefterlevnaden på området. Problem av detta slag får emellertid, i linje med vad utskottet tidigare sagt, lösas inom ramen för det ordinarie prioriteringsarbetet. Det är de lokala polismyndigheterna själva som — inom ramen för av statsmakterna givna riktlinjer — bestämmer den närmare inriktningen av det lokala polisarbetet, t.ex. om särskilda insatser för trafikövervakning. Utskottet vill här till understryka vad regeringen uttalat i regleringsbrevet för polisväsendet inför budgetåret 1989/90. Här har, som ovan redovisats, uttalats att kontrollen av fordonshastigheter skall ges en framskjuten plats i trafikövervakningen, och för planeringen bör som ett riktmärke gälla att minst hälften av resursinsatserna används för hastighetsövervakning.

Som framgått ovan har rikspolisstyrelsen begärt att regeringen ger styrelsen i uppdrag att utreda trafikpolisens organisation. Frågan övervägs för närvarande i regeringskansliet. Detta arbete bör inte föregripas.

Mot bakgrund av vad nu anförts saknas det anledning för riksdagen att göra något uttalande i linje med önskemålen i motionerna Ju219, Ju226, Ju228 och Ju252 om mer resurser till trafikpolisen, fler trafikpoliser och effektivare hastighetsövervakning. Utskottet avstyrker därför bifall till motionerna i nu behandlade delar.

Vad nu sagts gäller också önskemålen i motionerna Ju243 och Ju251 om ökad synlighet från trafikpolisens sida.

Vad här efter gäller förslagen i motion Ju229 om hastighetsövervakning genom t.ex. kommunala parkeringsvakter anser utskottet i likhet med vad som tidigare uttalats att det inte kan komma i fråga att

överbäga en sådan ordning. Härtill vill utskottet erinra om att en sådan lösning skulle innebära ett frångående av de grundersatser som beslutet om polisväsandets förstatligande vilar på. Frågan är för närvarande föremål för regeringens ställningstagande när det gäller förhållandena inom Stockholmspolisen, och utskottet utgår från att utskottets inställning i frågan beaktas utan något särskilt uttalande från riksdagens sida. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Vad slutligen gäller önskemålet i motion Ju213 om avlastning av polisens trafikövervakande arbete genom att låta anställda vid AB Svensk Bilprovning överta vissa av polisens arbetsuppgifter vid for-donskontroll på väg är även denna fråga föremål för regeringens ställningstagande. Det saknas därför, enligt utskottets uppfattning, anledning för riksdagen att nu göra något särskilt uttalande i denna fråga. Utskottet avstyrker således bifall till motion Ju213.

Polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser

Motionen

I motion Ju219 (yrkande 3) begärs ett tillkännagivande att polisen inte sätter kontrollgränser vid hastighetskontroller så att bilisterna demoraliseras när det gäller att hålla hastighetsgränserna.

Bakgrund

Polisen tillämpar en marginal vid hastighetsmätningar. En vanlig toleransnivå är 10 km/tim.

Rikspolisstyrelsen har rekommenderat de lokala polismyndigheterna *dels* att tillämpa samma toleransnivå på alla vägar oberoende av hastighetsgräns och övervakningsmetod, *dels* att toleransnivån under en första etapp inte bör överskrida nio km/tim. Beivrande kommer då att ske vid överträdelser med tio km/tim. eller högre. Rikspolisstyrelsen har vidare framhållit att toleransgränserna på sikt måste sänkas ytterligare.

I den trafikpolitiska propositionen inför 1990-talet uttalade kommunikationsministern såvitt gäller riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande att den marginal som används vid polisens hastighetsmätning bör minskas med hänsyn till ny teknik inom området. Riksdagen lämnade vad kommunikationsministern uttalat utan erinran (prop. 1987/88:50, bil 1, bet. TU 16, rskr. 201).

Utskottets överväganden

Som utskottet framhållit tidigare är det de lokala polisdistrikten själva som — inom ramen för av statsmakterna angivna riktlinjer — bestämmer den närmare inriktningen av polisarbetet, t.ex. om särskilda insatser för trafikövervakning. Utskottet vill dessutom erinra om riksdagens ställningstagande till riktlinjerna för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och understryka vikten av att rikspolisstyrelsens rekom-

mendationer i den nu aktuella frågan följs. De beskrivna åtgärderna får anses i huvudsak tillgodose motionsönskemålet. Utskottet avstyrker bifall till motion Ju219 i nu behandlad del.

1989/90:JuU4

Automatisk hastighetsövervakning m.m.

Motionerna

I ett flertal motioner tas upp frågan om införandet av ett system med automatisk hastighetsövervakning. I motionerna Ju219 (yrkande 1), Ju229 (delvis) och Ju821 (yrkande 1) framställs sådana önskemål. Motiveringen är att hastighetsöverträdelserna då kan beivras effektivare. I motion Ju226 (yrkande 2) och motion Ju251 (yrkande 2) begärs att rättssäkerhetsaspekterna med ett sådant system noga övervägs. I motion Ju229 framförs förslag om ytterligare effektiva automatiska hastighetsövervakningsmetoder.

Bakgrund

De metoder som normalt används av polisen i dag vid hastighetsövervakning är radarhastighetsmätare, stoppur, s.k. traffipax, medelhastighetsmätare (s.k. polispiilot), helikopterövervakning, efterföljande med polisfordon samt färdskrivare. Antalet kontrollerade fordon och antalet rapporter anses lågt i förhållande till resursinsatsen vid dessa metoder.

Hastighetsövervakning kan kallas automatisk när utrustningen som mäter hastigheten inte kräver ständig bemanning eller tillsyn och/eller att vidare åtgärder inte vidtas i anslutning till hastighetsöverträdelserna utan först senare.

Mot bakgrund av det stora antalet hastighetsöverträdelser med motorfordon, vilka skapar stora problem från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt, har rikspolisstyrelsen på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för att införa automatiserad hastighetsövervakning.

Rikspolisstyrelsen, som i december 1987 redovisat uppdraget, kom fram till slutsatsen att automatisk hastighetsövervakning inte bör införas. I stället förespråkades andra åtgärder för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser, såsom högre bötesbelop, intensivare insatser av konventionell hastighetsövervakning, omedelbara omhändertaganden av körkort och sänkt toleransnivå vid rapporteringar av överträdelser.

Utredningen har remissbehandlats. De flesta remissinstanserna har ställt sig positiva till ett system med automatisk hastighetsövervakning och en försöksverksamhet på området förordades. Flera remissinstanser pekade på att automatisk hastighetsövervakning av effektivitetsskäl förutsätter strikt ägaransvar, vilket de flesta remissinstanserna tagit avstånd ifrån.

Riksdagen anslog vid förra riksmötet 5 milj. kr. för försöksverksamhet inom polisen med automatisk hastighetsövervakning (prop. 1988/89:100, bil 8, bet. TU15, rskr. 229). Verksamheten beräknas kunna påbörjas i januari 1990.

Civilministern anför i årets budgetproposition att det finns mycket som talar för att automatisk hastighetsövervakning kan utgöra ett

intressant komplement till de metoder som för närvarande används. En sådan ny teknik kan ge väsentligt förbättrade möjligheter att öka effektiviteten och därmed sannolikheten för att upptäcka hastighetsöverträdelse. Ett ställningstagande för en sådan övervakningsform kräver emellertid, enligt hans uppfattning, ytterligare utredning såväl beträffande tekniska och ekonomiska frågor som i de mera principella frågorna. Erfarenheterna av den planerade försöksverksamheten bör, enligt hans mening, kunna ge värdefullt underlag för ett framtida ställningstagande i frågan.

Utskottet avlog under riksmötet 1986/87 ett motionsönskemål om införandet av ägaransvar vid en viss trafikförseelse. Utskottet, som delade motionärens oro över den bristande regelefterlevnaden på trafikområdet, uttalade att en sådan ordning skulle strida mot grundläggande straffrättsliga principer, närmast grundsatsen att straff skall drabba enbart den som kunnat rätta sig efter lagen. Problemet fick i stället, enligt utskottet, lösas inom ramen för det ordinarie prioriteringsarbetet inom varje särskilt polisdistrikt (JuU 1986/87:23, s. 19).

Utskottets överväganden

Som utskottet uttalat tidigare i detta betänkande är det angeläget att komma till rätta med hastighetsöverträdelseerna både ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Ett system med automatiserad hastighetsövervakning synes kunna öka effektiviteten och därmed sannolikheten för att upptäcka hastighetsöverträdelse. Utskottet anser emellertid i likhet med civilministern att ett ställningstagande för en sådan övervakningsmetod kräver ytterligare överväganden, bl.a. ur rättssäkerhetssynpunkt. Erfarenheterna av en försöksverksamhet på området kan, som civilministern anför, ge ett värdefullt underlag härvidlag, och utskottet anser således att utfallet av den planerade försöksverksamheten bör avvaktas innan ett slutligt ställningstagande till frågan om införande av automatisk hastighetsövervakning kan tas. Utskottet vill erinra om sin inställning till frågan om införandet av strikt ägaransvar i ett liknande sammanhang och utgår ifrån att försöksverksamheten bedrivs utan ett sådant system. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna Ju219, Ju226, Ju229, Ju251 och Ju821 i nu behandlade delar.

Såvitt gäller önskemålet i motion Ju229 om andra nya metoder för en automatiserad hastighetsövervakning i form av synliga hastighetsmätare på fordonen vill utskottet hänvisa till att liknande frågor har behandlats av bl.a. rikspolisstyrelsens projektgrupp för nya och effektiva metoder för hastighetsövervakning. I sammanhanget vill utskottet också nämna att överväganden pågår inom kommunikationsdepartementet om ett ökat användande av färdskrivare vid kontroll av fordons hastigheter. Tankar i den riktning som motionärerna eftersträvar finns således redan, och enligt utskottets uppfattning saknas det anledning för riksdagen att göra något särskilt uttalande. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motion Ju229 i nu behandlad del.

Motionen

I motion Ju602 begärs ett uttalande av innebörd att skärpta straff, t.ex i form av förverkande av fordon, skall kunna ske vid bl.a. grövre hastighetsförseelser.

Bakgrund

Regler om förverkande på grund av brott finns i både 36 kap. brottsbalken (BrB) och i en rad specialstraffrättsliga bestämmelser. Förverkande är enligt BrB:s terminologi inte en brottspåföljd utan en särskild rättsverkan av brott. Olika syften kan ligga bakom förverkande; ett vanligt syfte är att förebygga brott.

Regler om förverkande finns bl.a. i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL). Enligt lagstiftning som trädde i kraft år 1987 (prop. 1986/87:81, bet. JuU 24, rskr. 200) kan således enligt 7 § TBL ett fordon som har använts vid brott enligt lagen förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

I TBL finns regler om straffansvar för vårdslöshet i trafik, olovlig körning, rattfylleri, s.k. rattonykterhet samt s.k. smitning.

Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet kan enligt 164 § första stycket punkterna 4 och 5 vägtrafikkungörelsen (VTK) dömas till böter, högst 1 000 kr. Allvarigare hastighetsöverträdelser kan föranleda dagsböter för vårdslöshet i trafik eller fängelsestraff för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL.

Reglerna om förverkande enligt TBL tar enbart sikte på fall då det är påkallat att *förebygga brott*. Frågan om införande av motsvarande förverkandebestämmelser som en särskild *ekonomisk sanktion* vid bl.a. trafiknykterhetsbrott har utretts i olika sammanhang, men från en sådan lösning har avstånd tagits. Bl.a. har riksdagen tagit avstånd från tanken att använda förverkande på sådant sätt när det gäller brottet olovlig körning (TU 1980/81:1).

Som framgått av utskottets ovan gjorda redovisning om straffbestämmelser för hastighetsöverträdelser kan ansvar för vårdslöshet i trafik eller för grov vårdslöshet komma i fråga vid grövre sådana förseelser. Förverkandebestämmelserna i TBL får användas enbart i förebyggande syfte, och en mycket restriktiv tillämpning har förutsatts. Reglerna gäller för samtliga brott upptagna i TBL, men i förarbetena sägs att regeln om förverkande synes komma i fråga främst vid trafiknykterhetsbrott och olovlig körning.

Justitiedepartementet har nyligen skickat ut en enkät till olika domstolar m.m. för att bilda sig en uppfattning om hur förverkandebestämmelsen i TBL har fungerat i praktiken.

Som framgår ovan finns en bestämmelse om förverkande i TBL. Bestämmelsen tar enbart sikte på att förebygga brott. Riksdagen har tidigare tagit avstånd från att införa en förverkandebestämmelse som ekonomisk sanktion vid brottet olovlig körning. Utskottet är inte berett att nu förorda en sådan ordning vid grövre hastighetsöverträdelser. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motion Ju602.

Hastighetsöverträdelser i Norden

Motionen

I motion Ju252 (yrkande 2) hemställs att riksdagen begär att regeringen hos Nordiska rådet verkar för större likheter mellan de nordiska länderna vad gäller avgifter och böter för trafiköverträdelser. Bakgrunden är, enligt motionärerna, att företrädare för övriga nordiska länder inte respekterar våra hastighetsbegränsningar, eftersom bötesstraffen för en sådan förseelse här i landet är låga.

Bakgrund

Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR) är ett expertorgan för kontakt, samordning och planläggning av det nordiska trafiksäkerhetsarbetet, knutet till Nordiska ministerrådet. NTR:s uppgift är att verka för ensartad trafiklagstiftning, stimulera och samordna forskningen, informera om trafiksäkerhetsfrågor och utarbeta förslag till regeringarna om åtgärder för ökad trafiksäkerhet. NTR bistås i sitt arbete av bl.a. Nordisk kommitté för trafiklagstiftning (NKV). NKV:s uppgift är att främja harmoniseringen av vägtrafiklagstiftningen i Norden samt att förbättra och underlätta samarbetet mellan de nordiska länderna i syfte att uppnå en enhetlig tillämpning av vägtrafiklagstiftningen. NTR har utarbetat en långsiktig handlingsplan för att effektivisera det nordiska samarbetet på trafiksäkerhetsområdet. Planen har antagits av Nordiska ministerrådet och har trätt i kraft under år 1988. Nordiska ministerrådet har anvisat ökade resurser för planens genomförande.

Utöver ovanstående harmoniseringsarbete inom vägtrafiklagstiftningen finns för närvarande inte, enligt vad utskottet kunnat inhämta, några konkreta förslag i den riktning som motionären eftersträvar inom Norden. Däremot förekommer inom Sverige olika arbeten på att höja bötesstraffen för bl.a. hastighetsöverträdelser. RÅ arbetar med förslag om nya högre ordningsbotsbelopp för bl.a. hastighetsöverträdelser. Inom regeringskansliet övervägs dels ett förslag från fängelsestraffkommittén innebärande bl.a. att dagsböter alltid skall ådömas till ett antal av minst 25 och med en dagsbot av minst 20 kr. vartill kommer ett grundbelopp om 500 kr., dels ett förslag från trafiksäkerhetsrådet innebärande bl.a. att VTK ändras så att det högsta bötesbeloppet fastställs till 2 000 kr. i stället för nuvarande 1 000 kr. vid bl.a. hastighetsöverträdelser.

De nordiska länderna uppvisar stora likheter när det gäller trafik, sociala förhållanden, kultur m.m. Det bedrivs också ett nordiskt samarbete kring trafiksäkerhetsfrågor. Betydelsen av detta arbete har understrukits av Nordiska rådets kommunikationsutskott, som också framfört att arbetet måste intensifieras. De senaste årens mindre gynnsamma utveckling vad gäller olyckor och skador har, enligt justitieutskottets uppfattning, ökat behovet och betydelsen av ett sådant arbete. Utskottet har därför förståelse för de synpunkter som framförs i motion Ju252 om en harmonisering av sanktionerna mot hastighetsöverträdelser m.m. inom Norden, och även enligt utskottets uppfattning är det på sikt önskvärt med en ökad harmonisering. Det arbete som för närvarande pågår i Sverige med en höjning av bötesbeloppen vid bl.a. hastighetsöverträdelser verkar också i denna riktning. Utskottet utgår dock ifrån att det nyligen intensifierade harmoniseringsarbetet inom Norden beträffande vägtrafiklagstiftning och sanktioner fortgår utan något särskilt uttalande från riksdagens sida. Mot bakgrund av vad nu anförts avstyrker utskottet bifall till motion Ju252 i nu behandlad del.

Det straffbara området för vårdslöshet i trafik

Motionen

I motion Ju601 hemställs att riksdagen hos regeringen begär en ändring av trafikbrottslagen så att det straffbara området för vårdslöshet i trafik avgränsas i enlighet med ett förslag som riksåklagaren (RÅ) lade fram till regeringen år 1984. Effekten av en sådan ändring skulle, enligt motionären, bli bl.a. att polis och åklagare får mer tid att ägna sig åt sådant som ur samhällets synpunkt är angelägnare.

Bakgrund

Trafiken på vägarna har ökat kraftigt under senare år. I dag sker drygt 85 % av allt resande, uttryckt i personkilometer, på vägarna.

Enligt 1 § TBL kan bl.a. den vägtrafikant, som brister i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna och oaksamheten ej är ringa, dömas till ansvar för vårdslöshet i trafik till böter.

I juni 1983 uppdrog regeringen till RÅ att lämna förslag till begränsningar i straffrättens tillämpningsområde i syfte att göra det möjligt att i större utsträckning använda de rättsvårdande organens resurser för lagföring av allvarigare brottslighet. Inom ramen för detta uppdrag avgav RÅ i mars 1984 rapporten "Överträdelser i trafiken. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen".

RÅ föreslog bl.a. att stadgandet om ansvar för vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL skulle förbehållas de allvarigare fallen genom en höjning av den straffbara gränsen för oaksamheten. Endast den som i

"väsentlig mån" brister i omsorg och varsamhet skulle kunna dömas för vårdslöshet i trafik som inte är grovt brott. Minimistrafvet föreslogs bli 25 dagsböter. Avsikten med förslaget var att gränsen för den straffbara oaktsamheten skulle höjas avsevärt och ansvar för vårdslöshet i trafik förbehållas sådana beteenden i trafiken som är att beteckna som vårdslösa i egentlig mening.

Förslaget har inte lett till lagstiftning.

Utskottets överväganden

Som framgått ovan har biltrafiken ökat kraftigt de senare åren. Antalet skadade och dödade i trafiken har också ökat. Utskottet har tidigare uttalat sin oro för den bristande regelefterlevnaden, inte minst på trafikområdet. I nuvarande situation finner utskottet det inte välbetänkt att begränsa det straffbara området för vårdslöshet i trafik. Det kan, enligt utskottet, inte komma i fråga att enbart av resursskäl avskaffa straffet för beteenden som, framför allt i den trafiksituation som nu råder, kan framstå som straffvärda; en avkriminalisering måste vara motiverad på sakliga grunder. Det saknas enligt utskottets mening för närvarande skäl för riksdagen att initiera en sådan ändring som föreslagits i motionen. Utskottet avstyrker bifall till motion Ju601.

Utskottets hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *polisens trafikövervakning*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju213, motion 1988/89:Ju219 i denna del (yrkande 2), motion 1988/89:Ju226 i denna del (yrkande 1), motion 1988/89:Ju228, motion 1988/89:Ju229 i denna del (delvis) och motion 1988/89:Ju252 i denna del (yrkande 1),

res. 1 (mp)

2. beträffande *trafikpolisens synlighet*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju243 i denna del (yrkande 1) och motion 1988/89:Ju251 i denna del (yrkande 1),

res. 2 (fp)

3. beträffande *polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju219 i denna del (yrkande 3),

4. beträffande *automatisk hastighetsövervakning m.m.*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju219 i denna del (yrkande 1), motion 1988/89:Ju226 i denna del (yrkande 2), motion 1988/89:Ju229 i denna del (delvis), motion 1988/89:Ju251 i denna del (yrkande 2) och motion 1988/89:Ju821 i denna del (yrkande 1),

res. 3 (fp)

5. beträffande *förverkande av fordon*

att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju602,

6. beträffande *hastighetsöverträdelser i Norden*
att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju252 i denna del (yrkande 2),

res. 4 (fp, c)

7. beträffande *vårdslöshet i trafik*
att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju601.

Stockholm den 7 november 1989

På justitieutskottets vägnar

Britta Bjelle

Närvarande: Britta Bjelle (fp), Lars-Erik Lövdén (s), Ulla-Britt Åbark (s), Jerry Martinger (m), Birthe Sörestedt (s), Bengt-Ola Rytter (s), Göthe Knutson (m), Eva Johansson (s), Björn Ericson (s), Göran Ericsson (m), Berith Eriksson (vpk), Kent Lundgren (mp), Sigrid Bolkéus (s), Ingegerd Wärnersson (s), Kjell-Arne Welin (fp), Kjell Ericsson (c) och Gunilla André (c).

Reservationer

1. Polisens trafikövervakning (mom. 1 delvis)

Kent Lundgren (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Emellertid bör åtgärder omgående vidtas för att polisen skall kunna övervaka efterlevnaden av gällande trafikbestämmelser. Som framförs i motion Ju219 bör trafikpolisen därför, enligt utskottets uppfattning, tilldelas mer resurser. Det pågående budgetarbetet bör bedrivas i enlighet härmed. Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Däremot saknas, enligt utskottets uppfattning, anledning att göra några särskilda uttalanden med anledning av motionerna Ju213, Ju226, Ju228, Ju229 och Ju252.

dels att utskottets hemställan under moment 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *polisens trafikövervakning*

att riksdagen *dels* avslår motion 1988/89:Ju213, motion 1988/89:Ju226 i denna del (yrkande 1), motion 1988/89:Ju228, motion 1988/89:Ju229 i denna del (delvis) och motion 1988/89:Ju252 i denna del (yrkande 1), *dels* med anledning av motion 1988/89:Ju219 i denna del (yrkande 2) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

2. Trafikpolisens synlighet (mom. 2)

1989/90:JuU4

Britta Bjelle och Kjell-Arne Welin (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Vad nu" och slutar med "trafikpolisens sida" bort ha följande lydelse:

Emellertid krävs redan nu kraftansträngningar på flera områden för att höja trafiksäkerheten, och i detta sammanhang bör åtgärder som har en omedelbar och snabb effekt på trafiken prioriteras. Till sådana åtgärder hör, som framförs i motionerna Ju243 och Ju251, öppen trafikövervakning. Trafikpolisen bör inrikta sin verksamhet på synlighet på och utefter vägarna. Enligt utskottets uppfattning är det särskilt viktigt att framhålla betydelsen av att kraven på ökade satsningar härvidlag blir vederbörligen uppmärksammade vid de prioriteringar som sker regionalt och lokalt. Utskottets uttalanden bör ges regeringen till känna för att beaktas i verksamhetsplaneringen för de kommande budgetåren.

dels att utskottets hemställan under moment 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande trafikpolisens synlighet

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:Ju243 i denna del (yrkande 1) och motion 1988/89:Ju251 i denna del (yrkande 1) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

3. Automatisk hastighetsövervakning m.m. (mom. 4)

Britta Bjelle och Kjell-Arne Welin (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Som utskottet" och slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Som utskottet uttalat tidigare är det angeläget att komma till rätta med hastighetsöverträdelserna både ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Ett system med automatiserad hastighetsövervakning synes kunna öka effektiviteten och därmed sannolikheten för att upptäcka hastighetsöverträdelser. Utskottet anser emellertid i likhet med vad som anförs av civilministern att ett ställningstagande för en sådan övervakningsmetod kräver ytterligare överväganden bl.a. ur rätts-säkerhetssynpunkt, varför utskottet avstyrker bifall till motionerna Ju219, Ju229 och Ju821. Som framförs i motion Ju226 bör dessa frågor övervägas redan innan den planerade försöksverksamheten på området sätts i gång. Inte minst bör effekterna för den personliga integriteten beaktas noga. Naturligtvis måste också i sammanhanget straffrättsdogmatiska överväganden ske. Det får ankomma på regeringen att föranstalta härom. Vad utskottet sålunda anfört ligger i linje med vad som beträffande rättssäkerhetsaspekterna kommit till uttryck i motion Ju251. Utskottets uttalanden bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 4 bort ha följande lydelse:

1989/90:JuU4

4. beträffande *automatisk hastighetsövervakning m.m.*

att riksdagen *dels* avslår motion 1988/89:Ju219 i denna del (yrkande 1), motion 1988/89:Ju229 i denna del (delvis) och motion 1988/89:Ju821 i denna del (yrkande 1), *dels* med anledning av motion 1988/89:Ju226 i denna del (yrkande 2) och motion 1988/89:Ju251 i denna del (yrkande 2) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

4. Hastighetsöverträdelser i Norden (mom. 6)

Britta Bjelle (fp), Kjell-Arne Welin (fp), Kjell Ericsson (c) och Gunilla André (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "De nordiska" och slutar med "behandlad del" bort ha följande lydelse:

De nordiska länderna uppvisar stora likheter när det gäller trafik, sociala förhållanden, kultur m.m. Det bedrivs också ett nordiskt samarbete kring trafiksäkerhetsfrågor. De senare årens mindre gynnsamma utveckling vad gäller olyckor och skador har enligt utskottets uppfattning betydligt ökat både behovet och betydelsen av ett sådant arbete. Utskottet kan därför ställa sig bakom de önskemål som framförs i motion Ju252 om ett intensifierat harmoniseringsarbete när det gäller påföljder för trafiköverträdelser inom Norden. Det arbete som pågår inom Sverige i höjande riktning av böter för hastighetsöverträdelser är inte tillräckligt. Enligt utskottets uppfattning bör från Sveriges sida en intensifiering av ett sådant arbete i Norden ske. Regeringen bör därför inom Nordiska rådet verka för större likheter vad gäller påföljder för trafiköverträdelser inom Norden. Vad utskottet nu uttalat bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *hastighetsöverträdelser i Norden*

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:Ju252 i denna del (yrkande 2) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

Särskilda yttranden

1. Polisens trafikövervakning (mom. 1 delvis)

Kent Lundgren (mp) anför:

Jag anser det glädjande att samarbete övervägs mellan polisen och AB Svensk Bilprovning vad gäller kontrollen av fordonen på våra vägar. Det är absolut ett steg i rätt riktning, när man utnyttjar en befintlig expertis i nya roller, för att exempelvis komma till rätta med polisens underdimensionering och de problem detta leder till. Men det krävs också nya grepp för att komma till rätta med den absoluta nonchalans

för gällande hastighetsbestämmelser som visas upp av nästan hälften av våra bilförare och som vi i miljöpartiet de gröna ser synnerligen allvarligt på — såväl av miljöskäl, som av trafiksäkerhetsskäl. Jag noterar därför med tillfredsställelse den beredning för utredning om trafikpolisens framtida organisation som nu påbörjats och som förhoppningsvis kan leda till nya grepp inom trafikövervakningen, utan att rättssäkerheten påverkas negativt. Kanske denna rent av kan leda till att vi får tillbaka ett kommunalt, eller regionalt, huvudmannaskap för polisen igen, vilket skulle vara helt i linje med vårt synsätt om decentraliserat ansvar och effektivisering via en utvecklad närskaps-samverkan.

2. Polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser (mom. 3)

Kent Lundgren (mp) anför:

Jag anser det mycket tacknämligt att rikspolisstyrelsen har tillmötesgått vårt krav om sänkta toleransgränser för hastighetsöverträdelser.

Vi är i miljöpartiet de gröna medvetna om att en sänkt hastighetstolerans innebär att det krävs ökade resurser vid trafikövervakningstillfällena och vi har därför också framfört framställningar om resursökningar. Att rikspolisstyrelsen uttrycker målsättningen att toleransnivån måste sänkas ytterligare på sikt, tolkar jag också som att man avser att göra en medveten satsning för att beivra de många hastighetsöverträdelserna och därför kommer att äska de nödvändiga resurserna för detta ändamål. Jag avvaktar med spänning för att se om regeringen är överens med rikspolisstyrelsen och mig på denna punkt och anslår de medel som krävs för framtiden.

3. Automatisk hastighetsövervakning m.m. (mom. 4)

Kent Lundgren (mp) anför:

Jag anser att den försöksverksamhet som startar vid årsskiftet med automatisk hastighetsövervakning är både nödvändig och efterlängtat för att komma till rätta med de omfattande hastighetsöverträdelserna i trafiken. Det är önskvärt att utredning och utvärdering sker parallellt med försöken så att — om erfarenheterna blir positiva — en snabb utbyggnad och utnyttjande av tekniken fullt ut kan ske utan att rättssäkerheten åsidosätts.

4. Förverkande av fordon (mom. 5)

Kent Lundgren (mp) anför:

Jag vill påpeka att vi i miljöpartiet de gröna ser oerhört allvarligt på trafikens följdverkningar och inte minst de som orsakas av nonchalan-sen mot gällande hastighetsregler och som därigenom påverkar såväl miljön — i form av ökade utsläpp — som trafiksäkerheten — där den åstadkommer mänskligt lidande och död samt enorma samhällskostna-

der. Det är ingen tvekan om att en viss kategori av människor håller hastigheter på vägarna, som tyder på en total känslökyla och förakt för medmänniskors liv och hälsa. Dessa, anser vi, skall klämmas åt på ett synnerligen kännbart sätt, och bl.a. har vi då övervägt förverkandetanken, som ju används i samband med rattfylleribrott, och jag anser att de omnämnda förarna är näst intill lika farliga för den allmänna säkerheten som rattfylleristerna. Vi är emellertid medvetna om de komplikationer som ägandeförhållandet kan ställa till med, eftersom bilen/bussen/långtrRADAREN/spårvagnen/tåget ofta inte ägs av föraren och det är ju denne vi vill komma åt. Vi vill därför avvakta den utvärdering och utredning som utförs i samband med försöken med automatisk hastighetsövervakning och som ju kommer att mötas av samma problemkomplex i ägarfrågan. Vi avser därför att återkomma senare i frågan.

1989/90:JuU4

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Motioner	1
Inledning	2
Åtgärder mot hastighetsöverträdelser	3
Allmän bakgrund	3
Polisens trafikövervakning	7
Motioner	7
Bakgrund	8
Tidigare riksdagsbehandling	9
Polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser	10
Motionen	10
Bakgrund	10
Automatisk hastighetsövervakning	11
Motioner	11
Bakgrund	11
Förverkande av fordon vid hastighetsöverträdelser	13
Motionen	13
Bakgrund	13
Hastighetsöverträdelser i Norden	14
Motionen	14
Bakgrund	14
Det straffbara området för vårdslöshet i trafik	16
Motionen	16
Bakgrund	16
Utskottet	17
Polisens trafikövervakning	17
Motionerna	17
Bakgrund	18
Utskottets överväganden	19

Polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser	20	1989/90:JuU4
Motionen	20	
Bakgrund	20	
Utskottets överväganden	20	
Automatisk hastighetsövervakning m.m.	21	
Motionerna	21	
Bakgrund	21	
Utskottets överväganden	22	
Förverkande av fordon vid hastighetsöverträdelser	23	
Motionen	23	
Bakgrund	23	
Utskottets överväganden	24	
Hastighetsöverträdelser i Norden	24	
Motionen	24	
Bakgrund	24	
Utskottets överväganden	25	
Det straffbara området för vårdslöshet i trafik	25	
Motionen	25	
Bakgrund	25	
Utskottets överväganden	26	
Utskottets hemställan	26	
Reservationer	27	
1. Polisens trafikövervakning (mp)	27	
2. Trafikpolisens synlighet (fp)	28	
3. Automatisk hastighetsövervakning m.m. (fp)	28	
4. Hastighetsöverträdelser i Norden (fp, c)	29	
Särskilda yttranden		
1. Polisens trafikövervakning (mp)	29	
2. Polisens toleransgränser vid hastighetsöverträdelser (mp)	30	
3. Automatisk hastighetsövervakning m.m. (mp)	30	
4. Förverkande av fordon (mp)	30	