

## Nr 21.

Av herr **Lindley**, om *åvägbringande av utredning och förslag till fackdomstolar i biltrafikmål.*

Vår nutida samhällsutveckling har av alla tecken att döma nått det stadium på trafikområdet att den fullständigt motoriserats. På biltrafikens område är detta mest i ögonen fallande, varför också bilen på grund av sin rörlighet framför andra trafikmedel ger den största anledningen till olyckor av skilda slag. Anledningen till dessa olyckor kan vara mångahanda, och i de flesta fall kräves därför en fackmans blick och fackmässiga erfarenhet för ernående av ett rätt bedömande. Givet är att samma behov föreligger när en inträffad bilolycka skall rättsligt utredas och ur samma synpunkt bedömas. I trots av att en viss insikt alltid förvärvas genom att upprepade gånger få under handläggning biltrafikmål, ha dock bilförarna vid mer än ett tillfälle fått del av utslag i sådana mål, där denna behövlige insikt i biltrafikens teknik icke varit tillfinnandes i den utsträckning som en yrkesman anser sig ha rätt att fordra. Att en lekman icke äger förutsättning att, på ett fullt objektivt sätt bedöma en inträffad bilolycka är förklarligt. Det finnes problem sammanbundna därmed av så komplicerad natur, att de vanliga förekommande förhören av vittnen som basera sin utsago på ögonblickligt uppfattande av situationer icke kunna ge ett fullt rättvist bedömande av orsaken till olyckans uppkomst. Bilolyckor inträffa som känt är vid alla tider på dygnet och vid olika väderleksförhållanden, vilka senare icke minst ge anledning till invecklade bilkollisioner. Att en fackman vid rättsligt bedömande av en sådan situation, tillkommen under sådana förhållanden, har möjlighet att framför en lekman ge densamma dess rätta sammanhang bör ju vara självklart, och för bilföraren icke mindre värdefullt, än vad det är för den sjöfarande att vid olyckor till sjöss ha tillgång till sakkunniga och erfarna män på detta område vid upptagande av sjöförklaringar och verkställande av sjöförhör.

Även en del andra förhållanden av mera teknisk natur ha många gånger givit anledning till uppståndsna bilolyckor, vartill kräves en fackmässig blick för utforskande av den rätta anledningen, och bör ur rent moralisk synpunkt denna fackmässiga blick få vara vägledande när straff skall utmätas för förseelser mot de många trafikförordningarna. Att på grund av rådande förhållanden bilmål, vilka varit rätt så ensartade, ändock blivit olika bedömda, ger ytterligare stöd för ett tillrättaläggande av här påtalade förhållande. När dessutom biltrafiken ur ren trafiksynpunkt, — med all rätt för övrigt, —

ägnas ingående uppmärksamhet och vägledande bestämmelser därför utiärdas, vilka vid olyckor ställa biltrafikens utövare i en synnerligen prekär situation, om det enbart överlättes åt den rent teoretiska att vara avgörande, anse biltrafikens utövare att införande av fackdomstol i biltrafikmål ur allmänrättslig synpunkt har allt berättigande.

Svenska automobilföraresförbundet, som numera uppgått i Svenska transportarbetareförbundet, och Sveriges trafikbilägares riksförbund ha sedan en längre tid tillbaka haft sin uppmärksamhet riktad på här anmärkta förhållanden och ha därför sökt åstadkomma en ändring.

I främsta rummet har man tagit sikte på att söka få till stånd en mera tillfredsställande form för handläggning av de många bilmålen i landet. Det vore då icke mer än rimligt att de dömande myndigheterna vid handläggningen av dessa bilmål hade tillgång till fackmässigt utbildade bilsakkunniga, vilket helt säkert bleve till stor nytta för rättssäkerheten. Om dessa mål därjämte alltid handlades av en och samma domstol, så vore ytterligare en fördel vunnen, ty därigenom bleve alla rättens ledamöter så småningom väl insatta i dessa måls karaktär. Naturligtvis är det icke vår mening att det juridiska inslaget genom ovannämnda förändring skulle trängas tillbaka. Men juristkompetensen innesluter icke utan vidare att bäraren härav samtidigt är insatt i det vidlyftiga trafikproblem, som uppstått genom automobilens hastiga genombrott, och i varje särskilt fall är kompetent att vid uppkomna trafikmissöden kunna döma fullt rättvist. Hel och full rättvisa kan visserligen aldrig nås, men man bör likväl sträva efter att nå högsta möjliga grad av sådan.

Då ovannämnda organisationer begära att sakkunniga biträden skola ställas till den dömande myndighetens förfogande i detta fall, d. v. s. vid avdömandet av biltrafikmål, så betyder detta icke något egentligt nytt ifråga om lek-mäns inflytande på domstolens avgörande. Jämlikt § 2 i lagen den 20 juni 1905 och kungl. stadgan den 20 okt. samma år angående handelssakkunniga ledamöter i rådstuvurätterna i Stockholm, Göteborg och Malmö (sådan denna stadga lyder i kungörelsen den 11 okt. 1912) utse stadsfullmäktige vartannat år efter förslag av städernas handels- och sjöfartsnämnd åtta handelssakkunniga ledamöter jämte lika många suppleanter för dessa. Dessa ledamöter skola sålunda i handelsmål biträda rådhusrätterna med den sakkunniga utredningen av föreliggande mål. Samma är förhållandet enligt § 314 mom. 2 i sjölagen av den 12 juni 1891, där stadsfullmäktige före utgången av varje år utse tre "i handel och sjöfart kunniga och erfarna män" jämte tre suppleanter att vid handläggning av mål ang. klander av dispasch hava säte och stämma i rätten. Men även i ett tredje fall få lekmännen tillträde till domstolen i egenskap av påverkande faktor, nämligen i patentmål, där de taga stämma och säte i rådhusrätten vid handläggning av vissa sådana mål.

Kommunikationsmedlen till sjöss och lands äro ju grundväsentligt olika, och trafiken på det senare området erbjuder en bra mycket brokigare bild än på det förra. Övervinnande av terrängsvårigheterna på detta senare område medför för

bilföraren, att han vid hastigt iråkade situationer skall på bråkdelen av en sekund handla så att missöden utebli och framför allt att inga människoliv gå till spillo. Trots detta finns det ej möjligheter att undgå olyckor, och måste de givetvis även undersökas samt, i den mån det anses nödigt, beivras. Men vid sådana tillfällen bör man ej förbise att bilföraren är en människa som andra i samhället och att han samtidigt, som man nogsamnt vakar över att begångna förseelser icke få bli ostraffade, också bör komma i åtnjutande av det personliga skydd som utövande av denna viktiga samhällsfunktion kräver av honom.

Av vad här ovan anförts framgår med tydlig önskvärdhet att behov föreligger om införande i vår processordning eller på annat lämpligt sätt av bestämmelser om inrättande av särskilda domstolar för behandling av bilmål.

Undertecknad får därför anhålla, det riksdagen måtte besluta,

att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om nödig utredning och förslag till fackdomstolar i biltrafikmål, sammansatta efter jämförelsevis analoga grunder som de vilka ha kommit till användning i s. k. sjörättsmål.

Stockholm den 13 januari 1928.

*Charles Lindley.*

---

