

## Nr 202.

Av herr **Röing**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående om-  
arbetning av gällande järnvägstrafiktaxa.

Genom beslut den 24 januari 1914 har Kungl. Maj:t fastställt ny järnvägstrafikstadga att från och med den 1 mars 1915 gälla å alla för allmän trafik öppnade järnvägar. Härigenom har förut gällande nådiga reglemente av den 4 april 1862 jämte tillägg upphäfts.

Under den tid av nära 4 år, som järnvägstrafikstadgan sålunda varit i tillämpning, har det visat sig, att densamma är behäftad med åtskilliga brister. Ett flertal av dess bestämmelser äro varandra motsägende och lämna rum för olika tolkning, vartill kommer, att den tolkning, järnvägarna tillämpa, ofta icke övensstämmer med vad som allmänt anses vara rättvist och rimligt. Detta gäller i synnerhet de bestämmelser, som fördela ansvaret för till transport inlämnade gods föremål. Bland godsbefraktarna har därför uppstått ett ständigt ökat missnöje på grund av svårigheterna att utfå ersättning för de förluster, som uppstå på grund av att gods under transport skadas eller förkommer.

Givetvis är det förenat med stora svårigheter att så avväga en dylik stadgas bestämmelser, att de tillgodose såväl allmänhetens berättigade krav som järnvägarnas fordran att utan allt för betungande villkor bedriva sitt trafikarbete. Med hänsyn till den monopolartade ställning, som järnvägarna nu intaga, synes det dock, som om järnvägarna vid uppgörandet av fraktavtal blivit genom gällande stadga mer än tillbörligt gynnade på den andra avtalande partens bekostnad.

Härvid är att märka, att trafikstadgans bestämmelser äro mestadels hållna i mycket allmänna ordalag, vilket nödvändiggör, att desamma fullständigas eller närmare utvecklas. Och detta äger *varje* järnvägsförvaltning rätt att göra genom tilläggsbestämmelser, gällande för trafiken å respek-

tive järnvägar. Följaktligen blir en järnvägsförvaltning i stånd att ensam föreskriva, under vilka villkor allmänheten får använda dess trafikanstalter, något som principiellt näppeligen kan vara riktigt.

Sålunda ha statens järnvägar rörande godsfröremålens emballering, meddelat en mängd föreskrifter, som enligt fackmäns åsikt äro i vissa fall synnerligen betungande och olämpliga, i det de kräva ett i förhållande till föremålens värde alltför dyrbart emballage obehövt om blott föremålen icke utsättas för vårdslös behandling. Iakttaga ej en godsbefraktare dessa föreskrifter och skadas godset genom järnvägspersonalens vårdslöshet eller oförsiktighet, kan godsbefraktaren ej utfå ersättning, såvida han ej kan förebringa bindande bevisning för att vårdslöshet verkligen ägt rum. Och detta kan han i regel icke, enär han ju omöjligen kan följa godset hela transportvägen och övervaka dess behandling.

I fråga om förebringandet av bevisning i de fall, då tvist mellan järnväg och godsbefraktare uppstått, synes stadgan icke övensstämmande med svensk rättsuppfattning. En godsbefraktare skall nämligen i regel förebringa bevis för att järnvägens påståenden äro oriktiga, under det att han själv i en del fall icke ens genom bevis får styrka riktigheten av sina egna uppgifter. För sådant gods, som lastas av godsbefraktaren, är exempelvis den vikt, som fastställts av järnvägen, bindande gentemot trafikanten, därest icke denne förmår visa, att järnvägens uppgift härom är riktig, men i de fall godsbefraktaren själv vägt godset och uppgivit dess vikt, utgör detta enligt den tolkning statens järnvägar tillämpa, icke något bevis mot järnvägen, även om han kan styrka uppgiftens riktighet. Nämda missförhållande ökas därigenom, att trafikanten icke har rätt påfordra, att hans uppgift i fraktsedeln om godsets vikt kontrolleras av järnvägen. Detta är järnvägen berättigad undandraga sig, om trafikförhållandena ej medgiva godsets vägning. Genom underlåtenhet att hålla en tillräcklig personal eller behövliga mekaniska anordningar kunna järnvägarna sålunda med hänvisning till trafikförhållandena undandraga sig allt ansvar och på trafikanten ensam överflytta risken, att godsets kvantitet under transporten förminskas.

Vidare befrias järnvägen från ansvar om godset befordras i öppen vagn. Då nu — även om transportererna av lapplandsmalm frånräknas — icke mindre än omkring 80 % av transporterat gods befordras i öppna vagnar, så framgår härav, att järnvägarna icke skulle ansvara för mer än omkring 20 % av det gods, som mottages till transport. Av dessa 20 % kan sedan järnvägen befrias från ansvar för större delen med hänvisning

till bestämmelserna om emballagets beskaffenhet, lastningens utförande och godsets egenskap att kunna bräckas, ruttna, frysa, avdunsta eller läcka.

Mot järnvägens blotta åberopande av någon sådan anledning till befrielse från ansvar måste trafikanten å sin sida förebringa bindande bevisning, att skadan icke kunnat härröra från de av järnvägen åberopade orsakerna, varav följer, att nästan all bevisskyldighet är lagd på gods-befraktaren.

I de få fall, då ersättning enligt trafikstadgan kan tillerkännas gods-befraktare för under transport skadat eller förkommet gods, utgår emellertid denna ersättning ej med de belopp, befraktaren borde ha rätt fordra. Beloppets storlek beräknas nämligen endast efter godsets fakturavärde. De kostnader utöver fakturavärdet, som en godsbefraktare åsamkas genom att järnvägen å sin sida ej fullgör fraktavtalets bestämmelser, kan han endast i undantagsfall erhålla ersättning för.

Mot trafikmålen rättsliga avgörande kunna även befogade anmärkningar göras. Tvist mellan järnväg och trafikant får nämligen i regeln icke hänskjutas till prövning av domstol utan skall avgöras genom skiljemän. Då ledamöterna i skiljenämnderna vanligen växla, kunna garantier för en ensartad tolkning i lika frågor icke skapas, varigenom all prejudikatbildning blir omöjlig. Detta innebär givetvis en stor olägenhet. Likaså synes det vara orätt, att i de fall, skiljenämnden förklarar av järnvägen fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren icke skall kunna erhålla ersättning för de kostnader, han på grund av järnvägens beslut åsamkats.

Av förestående torde framgå, att de nu gällande bestämmelserna i trafikstadgan i många hänseenden äro allt annat än tillfredställande och — enligt vad jag inhämtat — lärer denna uppfattning även delas av flertalet ordförande i de skiljenämnder, som utsetts på sätt trafikstadgan föreskriver.

Jag får för den skull hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en omarbetning av järnvägstrafikstadgans bestämmelser snarast möjligt företages ävensom att representanter för handel och industri sättas i tillfälle att därvid deltaga.

Stockholm den 21 januari 1919.

*Erik Röing.*