

## Nr 26.

Ankom till riksdagens kansli den 2 juni 1919 kl. 4 e. m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 26, i anledning av andra kammarens beslut över dess tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11 i anledning av herr Röings motion, nr 202, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga.*

Uti eu inom andra kammaren väckt motion, nr 202, har herr Röing hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en omarbetning av järnvägstrafikstadgans bestämmelser snarast möjligt företoges ävensom att representanter för handel och industri sattes i tillfälle att därvid deltaga.

*Motionen.*

Ifråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Utlåtanden ha inhämtats av andra kammarens utskott från kungl. järnvägsstyrelsen ävensom från fullmäktige i järnkontoret, svenska järnvägsföreningen, Sveriges allmänna exportförening, Sveriges industriförbund samt Sveriges allmänna lantbrukssällskap, och äro dessa utlåtanden såsom

*Utlåtanden.*

*Bihang till riksdagens protokoll 1919. 12 saml. 2 avd. 24 häft. (Nr 26.) 1*

bilagor fogade till andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11.

*Andra  
kammarens  
utskott.*

Rörande tillkomsten av nu gällande järnvägstrafikstadga torde utskottet inledningsvis få i korthet anmärka följande.

De tidigare gällande bestämmelserna i ämnet innefattades uti reglemente för trafiken å statens järnvägar, stadfäst den 4 april 1862. Den väldiga utveckling, som järnvägstrafiken efter nämnda tid nått, medförde givetvis, att det gamla reglementet efterhand visade sig icke kunna uppfylla de krav, som man ställde på ett modernt dylikt reglemente. Berörda förhållande föranledde järnvägsstyrelsen att upptaga spörsmålet angående åtgärder för utarbetande av förslag till nytt trafikreglemente eller trafikstadga. Först efter åtskilliga års förarbeten kunde emellertid förslaget avlämnas till Kungl. Maj:t. Detta skedde i skrivelse den 26 april 1912.

Bland anledningarna till att förslaget avgivande dragit ut på tiden angav styrelsen i sin berörda skrivelse bl. a.

Under senare hälften av 1870-talet och under 1880-talet pågick å kontinenten ett omfattande och intresserat arbete för uppgörande av ett reglemente för internationell godstrafik. Frukten av detta arbete blev det s. k. internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg, vilket, dagtecknat den 14 oktober 1890, trätt i kraft den 1 januari 1893 och sedermera efterhand biträtts av samtliga länder å kontinenten med undantag av Spanien, Portugal, Grekland och Turkiet samt Norge, vilket sistnämnda land dock gjort framställning om tillträde till fördraget. Det vore givet, att denna överenskommelse, som utgjorde resultatet av ett ytterst omsorgsfullt arbete, utfört av män med rik teoretisk och praktisk erfarenhet om järnvägsväsendet i olika länder, skulle komma att utöva ett väsentligt inflytande jämväl på de särskilda staternas reglementen för deras egen godstrafik. På grund härav hade det ansetts lämpligt att före utarbetande av förslag till nytt trafikreglemente avvakta i vad mån det internationella fördraget skulle visa sig tillfredsställande avfattat och vilket inflytande det samma skulle få å de särskilda staternas lagstiftning angående deras inre godstrafik. Ett dylikt avvaktande vore så mycket mera motiverat, som Sverige vid denna tid stod i begrepp att för den godssamtrafik med Tyskland, som skulle upprättas över Trälleborg—Sassnitz, i allt huvudsakligt antaga det internationella fördragets bestämmelser, varigenom Sverige skulle erhålla tillfälle att pröva samma bestämmelsers lämplighet för inhemska förhållanden.

Styrelsen uppgav i sin skrivelse vidare, att frågan om uppgörande av förslag till nytt trafikreglemente upptogs, sedan det internationella fördraget under några år hunnit visa sina verkningar, och framhöll dessutom, att styrelsen, då densamma under arbetets gång erhållit kännedom att vederbörande tyska myndigheter vore sysselsatta med en omarbetning av den för de tyska järnvägarna gällande Verkehrsordnung, vilken motsvarade det svenska trafikreglementet, samt att denna omarbetning vidtagits för att om möjligt kunna tillmötesgå vissa av representanter för tysk handel och industri uttalade önskingar om ändringar av vissa bestämmelser i det dittills gällande reglementet, ansett sig böra, innan det svenska förslaget erhöle sin slutliga avfattning, avvakta resultatet av den pågående omarbetningen av det tyska reglementet.

Vid förslaget föredragning i järnvägsstyrelsen närvaro järnvägsfullmäktige, och blev förslaget, innan det överlämnades till Kungl. Maj:t, underkastat granskning av järnvägsrådet.

Den 24 januari 1914 fastställde Kungl. Maj:t järnvägstrafikstadga, att gälla från och med den 1 mars 1915, i huvudsaklig överensstämmelse med det av järnvägsstyrelsen i ämnet avgivna förslag.

Denna stadgas bestämmelser gälla, därest icke Kungl. Maj:t i fråga om viss järnväg annorlunda förordnar, till efterrättelse för transporter å samtliga för allmän trafik öppnade järnvägar. I fråga om transporter i trafik med utlandet samt för statsverkets räkning äger emellertid stadgan giltighet endast i den mån dylika transporter icke regleras genom särskilda för desamma utfärdade föreskrifter. Varje järnvägsförvaltning äger meddela sådana tilläggsbestämmelser till stadgan, som i fråga om trafiken å järnvägen kunna finnas erforderliga för att fullständiga eller närmare utveckla stadgans föreskrifter.

---

Den kritik av järnvägstrafikstadgans bestämmelser, som innefattas uti förevarande motion, avser, i den mån densamma blivit av motionären motiverad, två grupper av föreskrifter, nämligen dem, vilka reglera järnvägens ansvarsskyldighet gent emot godsbehaftarna med avseende å bortkommet eller förstört gods, samt de bestämmelser, som fastställa den procedur, varigenom i särskilda fall nämnda ansvarsskyldighet regleras (skiljedomsförfarandet).

Härutöver innehåller motionen emellertid vissa uttalanden av mera allmän natur, vilka utskottet ansett sig böra i någon mån upptaga till granskning.

Motionären anför sålunda, att ett flertal av stadgans bestämmelser äro varandra motsägande och lämna rum för olika tolkning.

Härutinnan har järnvägsstyrelsen framhållit, att motionären icke förmått direkt påvisa några exempel, vadan styrelsen icke varit i tillfälle att ingå å någon närmare granskning av spörsmålet.

Sedermera har emellertid motionären uti en till utskottet ingiven memoria anført åtskilliga fall, som enligt motionärens uppfattning exemplifiera motionärens ifrågavarande uttalande. Den granskning av nämnda fall, som av utskottet företagits, har emellertid givit vid handen, att desamma icke kunna åberopas som bevis för motionärens påstående att stadgan innehåller varandra motsägande bestämmelser, utan att, där icke missuppfattning föreligger, fråga är allenast om sådan möjlighet till olikartade tolkningar, som väl äro oundvikliga, men icke lära komma att lämnas utan beaktande vid en sådan revision av trafikstadgan, vartill utskottet kommer att lämna sitt förord.

Vidare yttrar motionären, att trafikstadgans föreskrifter mestadels äro hållna i mycket allmänna ordalag, vilket, enligt motionärens uppfattning sålunda skulle vara anledningen till att stadgan i åtskilliga punkter genom av järnvägen själv beslutade tilläggsbestämmelser fullständigas eller närmare utvecklas. Härigenom skulle åter en järnvägsförvaltning bliva i stånd att ensam föreskriva under vilka villkor allmänheten finge använda dess trafikanstalter, något som principiellt sett icke kunde vara riktigt.

Utskottet kan icke finna annat än att motionärens berörda uttalande vilar på missuppfattning av innebörden utav den vederbörande järnvägsförvaltningar tillagda rätt att utfärda s. k. tilläggsbestämmelser; och järnvägsstyrelsen har också i denna punkt gent emot motionären påvisat det verkliga syftet med dessa bestämmelser. Det lär enligt utskottets förmenande ingalunda med fog kunna göras gällande, att trafikstadgans bestämmelser i allmänhet präglas av den oklarhet, motionären sökt göra gällande. En närmare granskning av järnvägstrafikstadgan torde fastmera giva till resultat, att genom densamma på ett i stort sett lyckligt sätt realiserats järnvägsstyrelsens ledande tanke vid förslagets utarbetande, nämligen att de rättigheter och skyldigheter såväl på järnvägarnas som på trafikanternas sida, vilka kunde anses vara av större betydelse eller ifråga om vilka förhållandet emellan järnvägarna och trafikanterna kunde anses vara av mera öm-

tälig art, borde finnas intagna i stadgan och därigenom erhålla stadfästelse av Kungl. Maj:t\*.

Riktigheten av den sålunda tillämpade principen finner utskottet vara obestriddig, och vad beträffar de synpunkter, som varit ledande vid uppdragandet av de angivna gränserna emellan vad som borde inflyta i stadgan och det, som kunde regleras genom tilläggsbestämmelser, torde utskottet få hänvisa till vad järnvägsstyrelsen härom anfört vid förslaget öfverlämnande till Kungl. Maj:t. Styrelsen anförde efter att hava i frågan angivit sin ovan omförmälda principiella ståndpunkt huvudsakligen följande:

I en hel del smärre frågor torde avgörandet utan risk kunna läggas i järnvägsförvaltningarnas hand. Dels torde det vara ur praktisk synpunkt olämpligt att under Kungl. Maj:ts avgörande draga en mängd detaljfrågor, vilka ställde sig olika å olika järnvägar och vilka, huru de än löstes, icke kunde sägas väsentligt inverka på trafikanternas rätt, dels finge man icke heller glömma, att i järnvägsförvaltningens eget intresse låge att så långt skälig omsorg om resp. järnvägars ekonomi medgäve visa tillmötesgående emot trafikanterna. En dylik rätt att avgöra smärre frågor hade järnvägsförvaltningarna sedan gammalt haft. Det i förslaget intagna stadgandet om järnvägsförvaltnings befogenhet att utfärda tilläggsbestämmelser avsåge att bevara denna rätt, om också densammes omfattning för framtiden bleve väsentligt mindre därigenom att trafikstadgan vore avsedd att reglera åtskilliga av de förhållanden, som dittills ordnats genom av resp. järnvägsförvaltningar utfärdade ordningsregler.

Järnvägsstyrelsen framhöll vidare, att en säkerhet för maktmissbruk låge för allmänheten däri, att tilläggsbestämmelser endast finge avse att fullständiga eller närmare utveckla stadgans föreskrifter, ävensom däri, att järnväg icke ägde genom-dylika tilläggsbestämmelser göra inskränkning i de rättigheter, som genom stadgan uttryckligen tillerkänts allmänheten. Under *järnvägsrådets* förhandlingar hade av några talare framhållits att enligt förslaget *allt för många* detaljfrågor gjorts beroende av Kungl. Maj:ts beslut, varvid särskilt anmärkts, att i vissa avseenden förhållandena kunde te sig olika vid banor av olika storlek och att det därför icke vore lämpligt att i trafikstadgan reglera dessa förhållanden lika för alla järnvägar. Som exempel på stadganden, som enligt trafikreglementet fallit under järnvägsförvaltningarnas beslutanderätt, men som återfunnos i trafikstadgan nämndes: om tiden för biljettförsäljning och för inlämning av resgoods, om rätt att begagna väntsalarna, om rätt till viss plats i personvagn, om le-

\* Se järnvägsstyrelsens skrivelse den 26 april 1912.

vande djurs inlastning och vård under transporten, om järnvägens skyldighet att öva tillsyn över djuren, om vagnbeställning, om avlämnings- och lossningsfrist samt om en järnvägs skyldighet att mottaga gods till beföring över flera järnvägar och att ansvara för dylika transporters verkställande.

Som en allmän anmärkning har motionären slutligen uttalat, att järnvägarna med hänsyn till den monopolartade ställning, de nu intaga, synas hava blivit vid uppgörande av fraktavtal genom stadgan mer än tillbörligt gynnade på den andra avtalande partens bekostnad.

Jämväl i denna punkt kan utskottet dela den uppfattning, varåt järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande givit uttryck, eller att den monopolställning, varom motionären talar, i själva verket torde innebära ett »monopol», ifråga om *skyldighet* att med vissa undantag åtaga sig transporter, något som principiellt sett snarare kunde tänkas åberopat såsom stöd för att järnvägen vid fraktavtalet i ett eller annat avseende erhöle en privilegierad ställning.

---

I den mån motionen innefattar en motiverad kritik av trafikstadgans innehåll riktar sig densamma i första hand emot det sätt, varpå genom stadgans bestämmelser järnvägens ansvarsskyldighet för transporterat gods gent emot befraktaren reglerats. Motionären berör därjämte i ett par punkter det sätt, varå stadgan uti förevarande hänseende i praktiken tillämpas, och framställer i samband därmed vissa anmärkningar, vartill denna tillämpning synt motionären giva anledning.

Vad först angår det egentliga principspörsmålet, frågan om de grunder, varå järnvägens ansvarsskyldighet baserats, har utskottet för sin del icke kunnat undgå den uppfattningen, att motionärens framställning icke synes vila på den grundliga och förutsättningslösa undersökning av hithörande frågor, som ämnets beskaffenhet enligt utskottets uppfattning betingat. Härtill kommer, att handlingarna i ärendet synt utskottet i ej ringa utsträckning giva stöd åt inom utskottet framkomna antaganden, att vissa av motionären åberopade omständigheter åtminstone icke i den av motionären angivna utsträckning motsvarades av faktiska förhållanden.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang lämna en kortfattad framställning av trafikstadgans innehåll i förevarande stycke.

Den allmänna regeln för järnvägens ansvarighet för förlust, minskning eller skada innefattas uti 80 §, där det fastslås, att järnvägen är ansvarig

för den skada, som under tiden från godsets mottagande till befordring till dess detsamma utlämnats eller järnvägen jämlikt stadgans bestämmelser härom upplagt godset till förvaring uppstår till följd av att godset gått helt och hållet förlorat, minskats eller skadats, såvida icke järnvägen för-  
mär bevisa, att skadan uppstått genom den förfogandeberättigades vållande eller till följd av något förfogande av honom, som icke föranletts av någon försummelse av järnvägen, eller på grund av godsets naturliga beskaffenhet i synnerhet genom inre förstöring, genom avdunstning eller bortdamning eller genom vanligt läckage eller genom »händelse av högre hand» (vis major, »force majeure»). Uti 81 § hava angivits vissa inskränkningar i järnvägens ansvarighet i fall av särskild risk. I sistnämnda § heter det:

»1. Järnvägen ansvarar icke:

a) för sådant gods, som enligt taxans bestämmelser eller enligt med avsändaren träffat avtal befordras i öppen vagn,

för såvitt skadan är att tillskriva den med detta transportsätt förenade särskilda risk;

därest järnvägen på avsändarens begäran tillhandahåller presenning för täckning av gods, som i enlighet med taxans bestämmelser befordras i öppen vagn, övertager järnvägen på grund härav icke annat ansvar än om godset befordrats utan presenning;

använder järnvägen täckt vagn för befordring av gods, som enligt taxans bestämmelser eller avsändarens begäran skolat befordras i öppen vagn, ikläder sig järnvägen icke något annat ansvar än det, som skulle ålegat järnvägen, om godset befordrats i öppen vagn;

b) för sådant gods, som, oaktat dess naturliga beskaffenhet kräver emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada under transporten, blivit enligt avsändarens i fraktsedeln införda förklaring inlämnat utan eller med ofullständigt eller bristfälligt emballage,

för så vitt skadan är att tillskriva frånvaron av emballage eller emballagets ofullständighet eller bristfällighet;

c) för sådant gods, som enligt taxans bestämmelser lastas genom avsändarens och lossas genom mottagarens försorg,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk, som är förenad med lastningen och lossningen, eller för så vitt densamma förorsakats av otillfredsställande stuvning eller bristfällig tillstängning om godset;

d) för sådant gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, i syn-

nerhet genom att bräckas, rosta, ruttna, frysa, jäsa, smälta, avdunsta, i mindre vanlig grad läcka, hoptorka, avdamma eller självantändas,

för så vitt skadan är att tillskriva denna godsets beskaffenhet;

e) för levande djur,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk för djuren, som är förbunden med deras befordring;

f) för sådant gods — inbegripet levande djur — som enligt denna stadga eller efter särskilt med avsändaren träffat avtal skall åtföljas av vårdare,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda fara, för vars avvärijande vårdaren medsänts.

2. Om inträffad skada, efter för handen varande omständigheter att döma, kan tillskrivas en viss av de i denna paragraf omnämnda orsaker, så antages, intill dess motsatsen bevisas, att skadan härrör av denna orsak.

3. Järnvägen kan icke på grund av denna § befrias från ansvar för skada, om det visas, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom våldande medverkat till skadan.»

§ 82 innehåller regler för begränsning av järnvägens ansvar för vikt-förlust i fråga om sådant gods, som till följd av sin naturliga beskaffenhet undergår regelmässig minskning i vikt under transporten. Beträffande sådant gods fritager sig järnvägen från ansvar för viktminskning, som icke överstiger 2 och i vissa fall 1 procent. Den i paragrafen förekommande varuförteckningen är hämtad från internationella fördraget.

Med 81 § mom. b torde böra jämföras stadgandet i 62 §, som är av följande lydelse.

»1. Såvida godset är av beskaffenhet att under den tid, detsamma befinner sig i järnvägens vård, fordra emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada, åligger det avsändaren att härom träffa behörig anstalt.

2. Har avsändaren icke uppfyllt denna skyldighet, äger järnvägen — såvida den icke vägrar mottaga godset — rättighet fordra, att avsändaren eller å hans vägnar hans bud å fraktsedeln erkänner, att emballage saknas eller är otillräckligt eller bristfälligt, med angivande i senare fallet, vari otillräckligheten eller bristfälligheten består.»

De nu återgivna stadgandena hade redan uti en i november 1916 av Skånes handels-, industri- och sjöfartskammare till järnvägsstyrelsen avlåten skrivelse gjorts till föremål för en kritisk granskning. Då de av handelskammaren sålunda framhållna synpunkter synas väsentligen sam-



manfalla med dem, varför motionären i denna del gjort sig till tolk, samt kammarens framställning torde lämna en klar överblick av de betänkligheter, som inom handels- och industrikretsar kunna vara tillfinnandes beträffande ifrågavarande bestämmelser i stadgan, har utskottet ansett det vara på sin plats att här återgiva det huvudsakliga innehållet av kammarens ovannämnda skrivelse. Kammaren yttrade däri:

»Bland de skyldigheter, som genom ett fraktavtal åläggas fraktföraren, ter sig såsom en av de betydelsefullaste plikten att om godset taga sådan vård, att detsamma under forslandet icke lider skada. Från denna skyldighet att svara för det anförtrodda godset torde i princip fraktföraren endast böra befrias, då skadan orsakas av förhållanden, som antingen innebära händelser av högre hand eller ock äro att direkt härleda ur transportmedlets naturliga beskaffenhet att medföra en viss, ofrånkomlig skaderisk.

I fråga om transport å järnväg föranleder sistnämnda omständighet, att järnvägens ansvar för skada å gods av ömtåligt slag icke rimligen kan inträda förr än avsändaren genom godsets emballering vidtagit sådan åtgärd, att denna risk upphört. Underlåtes detta av avsändaren, bör härigenom uppkommande skada bäras av avsändaren själv. Lika uppenbart synes det vara, att all den skada, som trots vidtagande av denna åtgärd därefter kan uppstå och icke är genom händelse av högre hand (force majeure) orsakad, bör bäras av järnvägen.

Dessa grundregler torde strängt böra följas, då det gäller att finna det riktiga avgörandet av frågan, när under fraktavtalets fullgörande den ene kontrahenten har visat tillräcklig aktsamhet för att kunna fordra, att ansvaret för den skada, som det oaktat timar, bör drabba medkontrahenten.

Minst lika viktigt som fasthållandet vid nämnda ansvarsfördelning är emellertid även i fråga om befordran av gods en rättvis och förnuftig fördelning av beviskyldigheten, då det gäller att fastslå den orsak, som i det särskilda fallet föranlett skadan. I fraktavtalets egen natur ligger, att avsändaren under bortfraktningen i allmänhet är berövad varje möjlighet att efterse godset eller den behandling det röner och sålunda även att vid inträffad skada förebringa bevis om anledningen till densamma. Är vid överlämnande till fraktföraren godset utan fel och i fall av behov genom emballage skyddat emot fara för den normala transportrisken, bör, därest godset framkommer skadat, det åligger fraktföraren att ersätta denna skada eller ock bevisa, att densamma orsakats genom händelse av högre hand

eller av godsets egen beskaffenhet och i varje fall utan vållande från fraktförarens eller hans personals sida.

---

Avgörandet av frågan, huruvida gods är av beskaffenhet att fordra emballage till skydd mot skada ligger sålunda författningsenligt hos järnvägen, som även, därest den finner detta vara fallet, men godset likväl saknar eller är försett med ett enligt järnvägens förmenande bristfälligt eller ofullständigt emballage, äger rätt fordra avsändarens erkännande härom på fraktsedeln. I och för sig torde intet vara att erinra däremot, att då gods, som *otvivelaktigt* är av beskaffenhet att till skydd emot normal transportrisk kräva omsorgsfull emballering, likväl är ofullständigt eller bristfälligt inpackat, järnvägen till sitt fredande från ansvar för *på dylik grund* uppkommen skada fordrar avsändarens erkännande om de faktiska emballeringsförhållandena. Då emellertid åt ett dylikt erkännande genom stadgandet i § 81 mom. 2 skänkts den betydelse, att genom detsamma bevisskyldigheten för skadans uppkomst genom annan orsak än emballagets bristfällighet praktiskt taget kommer att helt åvila avsändaren, är härmed för järnvägen utan tvivel skapad en särskild anledning, att vid tillämpningen av de ovan återgivna bestämmelserna i § 62 *förfara strängare*, än vad med hänsyn till trafikantens rättmätiga intresse är förenligt.

Fasthålles den princip, som ovan gjorts gällande, eller att järnvägen bör befrias från ansvaret för skada, uppkommen på grund av transportmedlets egen naturliga beskaffenhet, men därutöver stå för skada, åstadkommen genom vårdslöshet vid i-, om- och urlastning av godset, vid vagnväxling o. dyl., är det uppenbart, att järnvägen av avsändaren endast äger rätt kräva sådan emballering, som erfordras till skydd emot förstnämnda skaderisk.

För avsändaren är det påtagligen av det största intresse, att hans rätt emot järnvägen i nämnda hänseende icke kränkes. För att möta den normala risk, för vilken avsändaren bör bära skadan, erfordras beträffande en mångfald gods av skilda slag synnerligen primitiv emballering, förenad med ringa kostnad för avsändaren. Beträffande annat gods, exempelvis grövre ler- eller gjutgods, tarvas ofta i samma syfte icke något som helst emballage. Skall däremot gods, varom här är fråga, transporteras utan någon risk för skada överhuvud, erfordras givetvis en solid och dyrbar förpackning, vars kostnad säkerligen i en mängd tänkbara fall icke under några omständigheter kan av godset bäras. I dylika fall, ävensom då svåremballerat gods är av den välkänt ömtaliga beskaffenhet, att dess transpor-

terande oemballerat innebär en ändamålsenlig maning till varsamt handhavande, synes det fullkomligt obilligt, att järnvägen för att skydda sig emot ansvaret för en skada, som rättvisligen av järnvägen själv bör bäras, skall äga rätt av trafikanten kräva en kostsam emballering till undvikande av denna skada, vid äventyr av tvång till erkännande om otillfredsställande emballage, ett erkännande ägnat att i händelse av inträffad skada betaga trafikanten all rätt till ersättning.

Handelskammaren har erhållit ett flertal bevis därpå, att förhållandena i verkligheten gestaltat sig så som nyss angivits. För att undvika en emballagekostnad, som icke stått i rimligt förhållande till godsets värde, hava avsändare — med på långvarig erfarenhet grundad övertygelse, att det emballerings sätt som använts varit ägnat till effektivt skydd emot normal transportrisk — nödgats genom erkännande om »ofullständigt emballage» avsäga sig möjligheten att av järnvägen utfå ersättning för skada, som därefter inträffat, varefter jämväl från järnvägens sida, under hänvisning till erkännandet, skadestånd förvägrats med den ytterligare motivering, att järnvägens undersökning icke givit vid handen, att godset under transporten varit utsatt för ovarsam behandling. Även med god vilja från vederbörande järnvägsförvaltnings sida torde det av naturliga skäl möta svårigheter att i det enskilda fallet fastslå skadans orsak, vilken kan vara att söka än i en efteråt svårbedömlig vårdslöshet vid vagnsväxling (exempelvis genom s. k. knuffning), än uti bristande omsorg vid lastning eller lossning, därvid knappast kan förutsättas villighet hos den försumlige att giva sig till känna. I varje fall är det emellertid självfallet än omöjligare för trafikanten att finna bevismedel till styrkande av skadans orsak.

Det vill sålunda synas, som om från järnvägarnes sida bestämmelserna i § 62 mom. 2 trafikstadgan — på senare tid i än större utsträckning än tidigare — kommit att utnyttjas i syfte att utan påtagligt fog generellt begränsa skadeståndsskyldigheten emot trafikanterna, något som tydligen icke med dessa för ett inskränkt tillämplighetsområde avsedda undantagsbestämmelser varit avsett.

Handelskammaren håller det nämligen för fullkomligt uteslutet, att trafikanterna inom affärsvärlden, som väl känna de svårigheter och den omgång, varmed ersättningskrav i allmänhet gent emot järnvägarne äro förbundna, avsiktligt skulle underlåta de emballeringsåtgärder de på grund av ingående kännedom om sitt gods finna erforderliga för dess skyddande emot normal transportrisk.

Å andra sidan vill handelskammaren icke underlåta att framhålla, hurusom handelskammaren vunnit en alltmera stadgad erfarenhet därom, att i all synnerhet vid större järnvägsstationer, där livligare trafik råder, handhavandet av gods från järnvägspersonalens sida ofta försiggår med en vårdslöshet, som icke är förenlig med trafikantens berättigade intresse av normal aktsamhet om hans egendom. Det antagandet ligger då icke heller fjärran, att dessa förhållanden, om vilka rimligtvis icke järnvägsförvaltningarna kunna sakna kännedom, föranlett den bekvämligare anordningen att gent emot trafikanterna skärpa kravet på emballering av gods, oavsett att trafiksäkerheten rationellare och utan restriktioner emot godsavsändarna kunna tillgodoses medelst rent disciplinära åtgärder gent emot järnvägspersonalen.

Beträffande övriga i § 81 givna undantagsbestämmelser i fråga om järnvägs ansvarighet för skada å gods, har även stadgandet under mom. 1 d) jämfört med bestämmelsen under mom. 2 givit anledning till åtskilliga klagomål från trafikanternas sida. Drabbar skada nämligen sådant gods, som »av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas» genom bräckage, är i betraktande av vad ovan anförts om svårigheten för avsändaren att bevisa förloppet av en under transporten inträffad skada ävensom med hänsyn till bestämmelsen under mom. 2 givetvis i allmänhet trafikanten urståndsatt att gent emot järnvägen få någon rätt, och detta även för det fall, att godset emballerats på ett sätt, som för en omsorgsfull avsändare tett sig fullt ändamålsenligt och som icke heller från järnvägens sida föranlett sådan reservationsåtgärd, som i § 62 mom. 2 omförmäles. I sistnämnda fall te sig i all synnerhet obilliga föreskrifterna i § 81 mom. 2 och 3 angående avsändarens beviskyldighet ifråga om vållande från järnvägsbetjäningens sida.

Den kännbaraste olägenheten av dessa stadganden torde beträffande det såsom bräckligt betecknade godset ligga i tänjbarheten av begreppet bräcklig. Uppenbarligen bör emellertid till befrielse från ansvarighetskyldighet vid inträffad skada å sådant gods järnvägen — i överensstämmelse med vad ovan framhållits — endast kunna åberopa en så hög grad av bräcklighet hos godset, att enbart transportmedlets naturliga beskaffenhet är ägnad framkalla bräckage. Att bestämmelsen emellertid icke så tillämpas, har för handelskammaren styrkts genom åberopande av rättsfall, då krav emot järnväg på ersättning för skada å exempelvis så motståndskraftigt om ock i viss mån bräckligt gods som grova lergodsror och järn-

spislar blivit ogillade, oaktat det för envar sakkunnig torde stå tämligen klart, att sådant gods med tillbörlig omsorg från järnvägspersonalens sida ifråga om lastning, lossning, vagnsväxling o. dyl. utan olägenhet borde kunna tåla övrig normal transportrisk.

Med det ovan anförda har handelskammaren velat påvisa, hurusom samtliga de nämnda författningsbestämmelserna äro ägnade att möjliggöra ett betänkligt avsteg från den princip ifråga om fördelningen av ansvaret för skada å gods, som bör ligga till grund för rättsförhållandet mellan järnvägen och avsändaren.

Då bestämmelserna i § 62 trafikstadgan emellertid alltjämt hava sitt givna tillämplighetsområde, torde rättelse här endast kunna vinnas genom en följdriktigare inskränkt tillämpning av densamma, något varom måhända ett stadgande i författningstexten lämpligen kunde giva en erinran.

I fråga om de bestämmelser i § 81, vilka ovan underkastas granskning, har handelskammaren redan allmänt angivit riktlinjerna för den reform, som från trafiksynpunkt ter sig önskvärd. Handelskammaren tilltror sig icke att framlägga något detaljerat förslag till ändrad lydelse av författningsrummet i fråga, men vill likväl såsom lagstiftningsåtgärder ägnade att i någon mån avhjälpa de påvisade missförhållandena angiva dels uteslutande ur mom. 1 d) av orden »att bräckas», dels ock utbytande under mom. 3 av ordet »visas» emot orden »göres sannolikt».

Handelskammaren hemställer sålunda, att kungl. järnvägsstyrelsen snarast måtte verkställa den utredning och framlägga de förslag till förändrade bestämmelser i järnvägstrafikstadgan, som för vinnande av syftet med förestående framställning äro av nöden».

Av den nu återgivna framställningen framgår, att den del av ansvarighetsbestämmelserna, varemot trafikanternas klander i första hand riktas, är stadgandet i 81 § 2 momentet. Detta moment innehåller en allmän bevisregel till järnvägens fördel. Enligt denna regel åligger nämligen beviskyldigheten för de förhållanden, som upphäva den i 81 § stadgade inskränkning i järnvägens ansvarighet, trafikanten. Om sålunda exempelvis bräckskada uppstått å gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för fara att bräckas, måste trafikanten, för att här för vara berättigad till ersättning av järnvägen, föra bevisning därom, att skadan icke skett till följd av godsets omförmälda beskaffenhet, eller med andra ord därom att skadan vållats av järnvägens personal eller uppstått till följd av annat förhållande, varför järnvägen enligt 80 § bär ansvaret.

Frågan om bevisskyldigheten rörande nu berörda förhållanden har av järnvägsstyrelsen behandlats vid förslaget öfverlämnande till Kungl. Maj:t. Styrelsen yttrade då härutinnan följande:

»Skillnaden mellan de båda huvudparagraferna ligger egentligen i beviskyldigheten. § 80 uttalar den allmänna satsen om järnvägens ansvarsskyldighet, men anför därjämte vissa grunder för befrielse från ansvar. Angående dessa befrielsegrunder stadgar paragrafen att, om järnvägen vill till sin förmån åberopa någon av dem, det är järnvägens sak att bevisa dess tillvaro. I § 81 uppräknas också vissa grunder för befrielse från ansvar, men ifråga om dessa grunder kastas beviskyldigheten om, vilket framgår av mom. 2. Uti de i § 81 nämnda fall är det således trafikantens sak att bevisa, att skadan icke beror på de i § omförmälda orsaker, varvid dock är att märka, att, även om omständigheterna skulle giva vid handen att skadan är att tillskriva någon av dessa orsaker, järnvägen enligt mom. 3 icke äger åberopa denna orsak såsom befrielsegrund, därest trafikanten kan bevisa, att skadan förorsakats genom järnvägspersonalens försummelse eller vårdslöshet. Denna omkastning av beviskyldigheten synes styrelsen överensstämman med i Sverige gällande rättsgrundsatsen. Järnvägsrådet har icke heller haft något att erinra mot paragrafen i fråga. En ledamot av järnvägsrådet har visserligen i avgiven reservation yrkat att mom. 2 måtte uteslutas, men denna reservation synes styrelsen egentligen bero på ifrågavarande ledamots uppfattning, att Kungl. Maj:t icke skulle kunna med för trafikant bindande verkan utfärda föreskrift om att i nu ifrågavarande fall beviskyldigheten skall ligga å trafikanten. I detta avseende lär enligt styrelsens uppfattning någon tvekan icke kunna råda. Under förutsättning att Kungl. Maj:t finner de föreslagna bevisreglerna rimliga och lämpliga och förty stadfäster desamma, inträder ju ifråga om ett visst fraktavtal det förhållandet, att trafikanten genom att ingå avtalet ifråga godkänt att trafikstadgans såväl processuella som materiella rättsregler skola tillämpas å detta fraktavtal, och under sådana förhållanden lär avseende icke kunna fästas vid en invändning, att någon av dessa regler icke böra komma till tillämpning.»

Utskottet anser sig böra i denna punkt understryka vad järnvägsstyrelsen framhållit, att motionären icke synes hava rätt uppfattat stadgandets innebörd, då motionären anför, att blotta åberopandet från järnvägens sida av några av de i 81 § upptagna omständigheter skulle föranleda den i samma § avsedda inskränkningen järnvägens ansvarighet. Uppenbarligen är detta icke förhållandet, utan lär ett dylikt påstående från järn-

vägens sida medföra någon verkan först om detsamma stödjes av omständigheter, som åtminstone i någon mån giva vid handen, att skadan kan tillskrivas någon av de i § angivna orsaker.

I övrigt hyser utskottet den uppfattningen, att motionären icke förebragt avgörande skäl för ett frångående av den *princip*, som innefattas uti 81 paragrafens andra moment. Utskottet kan härvidlag hänvisa till det härovan inledningsvis anmärkta förhållandet, att trafikstadgans bestämmelser grunda sig å det internationella fördraget, vilket utarbetats på grundvalen av en vidsträckt teoretisk och praktisk erfarenhet, samt att vid förarbetena till stadgan hänsyn tagits till den i Tyskland då pågående omarbetning av där gällande trafikstadga, vid vilken omarbetning, enligt vad järnvägsstyrelsen uppgivit, den tyska handels och industriens målsmän varit i tillfälle att göra sina synpunkter gällande.

Såsom i förevarande hänseende anmärkningsvärt må även nämnas, att då i Finland i början av innevarande år framlagts förslag till trafikstadga för Finlands järnvägar, detta förslag — vilket jämväl i övrigt ansluter sig till den i Sverige gällande trafikstadgan — beträffande ersättningskyldigheten allenast med en del förändringar av redaktionell natur upptager samma bestämmelser, jämväl i fråga om beviskyldigheten, som den svenska stadgan. Det finska förslaget har i Finland betecknats såsom ett lyckligt och fullt modernt sätt för hithörande frågors reglering.

Att den ifrågavarande principen skulle vara stridande emot gängse svensk rättsåskådning kan utskottet så mycket mindre medgiva som utskottet måste finna det vara med rättvisa och billighet överensstämmande, att järnvägens ansvarighet i någon mån inskränkes i fråga om transporter, som järnvägen är *skyldig* åtaga sig men som till följd av godsets beskaffenhet eller sättet för godstransporten i och för sig medföra en ökad risk för uppkomsten av ersättningskrav gentemot järnvägen.

Bortsett från den principiella sidan av saken torde emellertid betydelsen av den gällande bevisregeln vara huvudsakligen beroende av den *tolkning*, varför denna regel i praktiken bliver föremål.

Järnvägsstyrelsen har med avseende härå upplyst, att, såvitt trafikantens upplysningar eller järnvägens undersökning gäve vid handen, att skadan icke läte sig hänföra till de i paragrafen omnämnda orsakerna, järnvägen åtog sig ansvaret, men har styrelsen härvid tillagt, att då paragrafens ordalydelse skulle kunna giva intryck av att bindande bevisning borde förebringas, styrelsen för sin del icke hade något emot, att orda-

lydelsen ändrades till närmare överensstämmelse med den tolkning, som givits åt uttrycken i fråga.

Vad motionären (och skånska handelskammaren) anført i fråga om förhållandet mellan bestämmelserna i 62 § samt 81 § trafikstadgan (emballeringen) riktar sig även i själva verket mindre mot det berättigade i den järnvägen tillagda befogenhet att bestämma emballagets beskaffenhet, än mot det sätt, varå denna befogenhet anses av järnvägen utövas och varigenom den i 81 § stadgade inskränkning i järnvägens ansvarsskyldighet skulle av järnvägen kunna göras vidsträcktare än vad som avsetts.

I den mån motionärens kritik i denna del kan anses böra innefatta yrkande om inskränkning i järnvägens nyssnämnda befogenhet kan utskottet på de av järnvägsstyrelsen nu och tidigare anförda skäl icke biträda motionärens framställning eller det av skånska handelskammaren härutinnan gjorda uttalande. Och vid sådant förhållande lærer, så vitt utskottet har sig bekant, skäl saknas för antagande, att järnvägen skulle, i fråga om krav å emballage, uppträda med större stränghet, än vad som betingades av den godkända principen, allenast för att minska den på järnvägen fallande ansvarsskyldigheten.

I fråga om verkningarna av stadgandet i 81 § 1 momentet synes motionären hava grundat sig kritik å statistiska uppgifter, vilka, enligt vad den av utskottet företagna granskning synes giva vid handen, icke torde kunna åberopas för vederläggning av vad järnvägsstyrelsen härutinnan anført.

Motionären har i motionen framställt det påståendet, att en gods-befraktare i regel skall 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. Som exempel härå har motionären anført, att för sådant gods, som lastas av befraktaren, den vikt, som fastställt av järnvägen, vore bindande gent emot trafikanten, därest denne icke förmådde visa, att järnvägens uppgift härom vore oriktig, under det att i de fall befraktaren själv vägt godset och uppgivit dess vikt, detta, enligt den av statens järnvägar tillämpade tolkning, icke utgjorde något bevis mot järnvägen, även om han kunde styrka uppgiftens riktighet, ett missförhållande, som ökades därigenom, att trafikanten icke hade rätt att påfordra, att hans uppgift i fraktsedeln om godsets vikt kontrollerades av järnvägen.

Järnvägsstyrelsen har gent emot detta motionärens påstående åberopat innehållet i 61 § 2 och 3 momenten, varjämte styrelsen, under framhållande av nödvändigheten ur praktisk synpunkt av att bibehålla de i 3



momentet fastslagna restriktionerna. (»för såvitt järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva och vikten kan utrönas medelst järnvägens vågar») i fråga om järnvägens skyldighet att uppväga gods, som av befraktaren lastats, förklarar, att till styrelsens kännedom icke kommit, att stationerna utan nödtvång vägra utföra vägning åt trafikanterna.

Enligt utskottets uppfattning borde ifrågavarande bestämmelser i 61 § dock icke kunna giva anledning till tvekan om dess rätta tolkning. Det synes utskottet ligga i öppen dag att, om rätt tillkommer befraktaren att föra bevisning gent emot den av järnvägen upptagna vikten, dylik rätt enligt allmänna rättsregler icke läser kunna fränkännas befraktaren med avseende å vikt, som av honom själv uppgivits, men vars riktighet eventuellt blivit bestridd, under åberopande allenast av, att godset icke av järnvägen uppvägs. Skulle emellertid en sådan tolkning, som den av motionären angivna, vara gängse vid järnvägarna, anser utskottet skäl föreligga för ett förtydligande av hithörande bestämmelser i trafikstadgan. Däremot torde på sätt järnvägsstyrelsen framhållit av praktisk hänsyn icke kunna eftergivnas den i 65 § 3 mom. uppställda regeln, att järnvägen å sin sida icke skall vara skyldig att utan vidare godtaga den av befraktaren i fraktsedel uppgivna vikt.

Motionären har i förevarande del av sin framställning slutligen anmärkt å det förhållandet, att i de fall, då ersättning enligt trafikstadgan kunde tillkomma godsbefraktaren för under transport skadat eller förkommet gods, denna ersättning ej utginge med de belopp, befraktaren borde ha rätt att fordra, utan att beloppets storlek beräknades endast efter godsets fakturavärde.

Under hänvisning till vad järnvägsstyrelsen i anledning härav anfört, vill utskottet för sin del framhålla att, därest trafikstadgan nu skulle bliva föremål för revision, uppmärksamheten givetvis även borde fästas å frågan i vad mån gällande bestämmelser angående ersättningsbeloppens fastställande kunna anses motivera nu förefintliga behöriga krav från handels och industriens sida.

---

I den senare delen av sin motion riktar motionären en kritik gent emot trafikmålns rättsliga avgörande.

Bestämmelserna härom återfinnas i 93 §, där det stadgas bl. a., att ansökning om ersättning för förlust eller minskning av eller skada å gods skall avgöras av järnvägsstyrelsen, men att om sökanden icke åtnöjes med

styrelsens beslut, frågan skall hänskjutas till skiljenämnd. Ledamöterna i denna nämnd skola vara tre, av vilka järnvägen väljer en och klaganden en. Såsom tredje ledamot och ordförande i skiljenämnden skall tjänstgöra en för Stockholms stad av överståthållareämbetet och för vederbörande län av länsstyrelserna för ett år i sänder förordnad därtill lämplig person, som fullgjort vad författningarna föreskriva dem, som uti domareämbeten må nyttjas.

Motionärens kritik i denna del av motionen hänför sig huvudsakligen till det förhållandet, att, då ledamöterna i skiljenämnderna vanligen växla, garantier för en ensartad tolkning i likartade frågor icke föreligga. Härjämte har motionären framhållit, att det syntes vara orätt att i de fall, då skiljenämnden förklarar ett av järnvägen fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren icke skulle kunna erhålla ersättning för de kostnader, honom på grund av järnvägens beslut åsamkats.

Utskottet anser för sin del, att med hänsyn särskilt till vårt domstolsväsendes säregna beskaffenhet, tvekan icke kan råda rörande lämpligheten av att ifrågasättande tvister hänskjutas till avgörande av skiljenämnd.

I likhet med motionären finner utskottet det emellertid härvidlag vara av största betydelse, att rättstillämpningen hos de olika skiljenämnderna icke framstår såsom allt för vacklande, utan att i största möjliga mån enhetlighet åvägabringas i domsluten.

Av järnvägsstyrelsens motivering vid förslaget framläggande framgår, att den nu gällande trafikstadgan i förhållande till det äldre trafikreglementet i sig innefattar en större garanti för en likartad rättstillämpning, nämligen bestämmelsen, att nämnden är skyldig att vid avgörande av hithörande mål följa de i stadgan givna bestämmelserna angående järnvägsersättningsskyldighet. En annan bestämmelse, åsyftande att giva stadga åt skiljenämndernas verksamhet, infördes genom den nya stadgan, nämligen föreskriften, att ordföranden skulle hava fullgjort, vad författningarna föreskriva dem, som uti domareämbeten må nyttjas. Järnvägsstyrelsen har nu i ärendet framhållit, hurusom genom olika åtgärder från styrelsens sida i så hög grad, som möjligt vore, sörjdes för enhetlighet i rättstillämpningen.

Vid nu nämnda förhållanden lär enligt utskottets förmenande ingen huvudsaklig förändring uti det i trafikstadgan förekommande skiljemannaförfarande för närvarande behöva ifrågasättas, varvid emellertid må anmärkas, att järnvägsstyrelsen själv medgivit, att skäl kunde anföras för en bestämmelse, att i de fall, då skiljenämnden förklarar ett av järnvägen

fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren skulle kunna erhålla ersättning för de kostnader, honom på grund av järnvägens beslut åsamkas.

Av vad ovan anförts framgår, att utskottet i den mån detsamma varit i tillfälle att ingå å en granskning av de principer, vilka varit vägledande vid stadgans uppgörande, icke i stort sett kunnat biträda den av motionären härutinnan hävdade ståndpunkt.

Den fråga, som återstår att besvara är, huruvida bortsett härifrån trafikstadgans bestämmelser kunna sägas fylla de krav, som från trafikanternas sida skäligen böra kunna ställas å författningen i fråga, eller huruvida densamma nu borde i vidare eller inskränkta mån göras till föremål för en revision.

Enligt utskottets förmenande lär av naturliga skäl kravet å en dylik revision icke kunna avvisas. Det är uppenbart, att den väldiga frekvens och den livliga utvecklingen inom ett lagstiftningsområde sådant som det ifrågavarande, måste medföra ständigt nya erfarenheter, vilka givetvis böra tillvaratagas och då så lämpligen anses kunna ske, komma till uttryck i positiv form.

Åt samma tankegång har järnvägsstyrelsen givit uttryck uti sitt i ärendet avgivna utlåtande. Styrelsen har nämligen förklarat, att vissa bestämmelser lämpligen kunde tänkas avfattade på ett sätt, som stode i närmare överensstämmelse med den praxis järnvägarna tillämpa, än vad deras ordalydelse gäve vid handen, varjämte styrelsen anført, att vissa andra, av motionären icke berörda bestämmelser, lämpligen kunde omformuleras till vinnande av större tydlighet och fullständighet. Styrelsen hade därför för sin del icke något att invända mot att stadgan gjordes till föremål för en *överbearbetning*.

Beträffande sättet för utförandet av en dylik revision finner styrelsen det lämpligast, att densamma utföres av styrelsen i samråd med svenska järnvägsföreningen, varefter ett eventuellt förslag borde i vanlig ordning föreläggas järnvägsrådet.

Utskottet, som ansluter sig till tanken å en revision av trafikstadgan, hyser emellertid beträffande sättet för densammas utförande en från järnvägsstyrelsen skiljaktig uppfattning. Enligt utskottets förmenande bör det endast vara ägnat att befrämja en allsidig och förutsättningslös utredning rörande det rättsliga förhållandet emellan järnvägen och trafikanterna, om redan från arbetets början representanter för handeln och industrien sattes i tillfälle att deltaga i utredningsarbetet.

På grund av vad sålunda anförts, hemställde utskottet, att andra kammaren måtte i anledning av herr Röings förevarande motion för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t låta under medverkan av representanter för handel och industri företaga en revision av gällande järnvägstrafikstadga.»

*Andra  
kammarens  
beslut.*

Andra kammaren beslöt för sin del bifalla, vad dess tillfälliga utskott hemställt.

Detta beslut har delgivits första kammaren, som hänvisat ärendet till sitt andra tillfälliga utskott.

*Utskottet.*

Såsom framgår av de yttranden från flertalet av landets största näringskorporationer, vilka äro bifogade till andra kammarens tillfälliga utskotts utlåtande i ärendet, har den nu gällande järnvägstrafikstadgan under sin tillämpning framkallat en ganska skarp kritik från trafikanternas sida. De huvudsakligaste anmärkningar som framförts och alltjämt framföras mot stadgan äro: *dels* att i händelse av tvist mellan järnvägsförvaltning och trafikant bevisskyldigheten alltför mycket påvilas trafikanten, *dels* att järnvägen i alltför stor utsträckning är befriad från ansvar för omhändertagande gods, *dels ock* slutligen att rättegångsförfarandet i åtskilliga avseenden är ordnat till godsbefraktarens nackdel.

Utskottet kan ej annat än finna dessa anmärkningar i väsentliga avseenden befogade och vill därvid påpeka att ej mindre än femton av de skiljedomsordförande, vilka fungerat vid avdömande av tvister mellan järnvägsförvaltningar och befraktare i de olika länen, i yttranden, som avgivits till Sveriges industriförbund, betygat, att de i olika avseenden funnit trafikstadgan behäftad med väsentliga brister. Betecknande för stadgans otillfredsställande beskaffenhet synes också vara, att varken kungl. järnvägsstyrelsen eller svenska järnvägsföreningen funnit skäl att motsätta sig yrkandet på en revision eller åtminstone överarbetning av densamma.

Under sådana förhållanden torde behövligheten av en sådan revision anses vara ådagalagd. Återstår då frågan, hur denna revision bör företagas. Kungl. järnvägsstyrelsen har föreslagit, att densamma skulle utföras av styrelsen själv i samråd med svenska järnvägsföreningen, varefter det eventuella förslaget borde i vanlig ordning föreläggas järnvägsrådet. Utskottet kan ej finna ett sådant tillvägagångssätt lämpligt. Trafikstadgan avser ju att reglera synnerligen viktiga intresse- och rättskonflikter mellan järnvägarne och deras befraktare. Det synes då ligga i sakens natur, att

vid en revision av densamma båda parterna böra sättas i tillfälle att framföra sina synpunkter och bevaka sina intressen.

Ehuru utskottet icke anser sig kunna till alla delar instämma i andra kammarens motivering, vill utskottet, på grund av vad som anförts, hemställa,

att första kammaren måtte biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 2 juni 1919.

På utskottets vägnar:

OSKAR NYLANDER.

---

*Närvarande:* herrar Nylander, Alkman, Jespersen, Tengvall och Johansson.

---