

Nr 110.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående befrielse för stationsmästaren F. E. Pettersson från utgivande av visst skadeståndsbelopp; given Stockholms slott den 23 februari 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Fritiof Domö.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 februari 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

Den 28 augusti 1942 inträffade på linjen Torp—Alingsås å västra stambanan sammanstötning mellan persontåget 1033 från Torp och en från Alingsås kommande dressin, å vilken färdades signalingenjören Thorsten

Almqvist samt tre andra personer. Vid kollisionen dödades Almqvist. Viss passagerarna tillhörig egendom skadades, varjämte dressinen förstördes.

Rörande orsaken till olyckan inhämtas följande av handlingarna i ärendet.

Omkring kl. 14.15 hade anmälan ingått till Torp, att dressinen skulle möta tåg 1033 i Torp. Anmälan hade mottagits av stationsmästaren Frans Erik Pettersson, vilken då tjänstgjorde såsom tågklarare i Torp. Sedan tåg 1033 inkommit till Torps station, omkring fyra minuter försenat, hade Pettersson kl. 14.44, innan dressinen hunnit anlända till Torp, utan tanke på det begärda mötet, utklarerat tåg 1033 till Alingsås. Några minuter senare inträffade kollisionen.

Allmänne åklagaren ställde härefter Pettersson under åtal vid Vättle, Ale och Kullings domsagas häradsrätt samt yrkade ansvar å honom för det han genom vårdslöshet i sin tjänst vållat sammanstötningen och Almqvists död. Statens järnvägar yrkade i målet skadestånd av Pettersson med tillhoppa 10 163 kronor 25 öre, varav 6 000 kronor avsåg ersättning för dressinen och återstoden, 4 163 kronor 25 öre, statens järnvägars regressfordran för vissa till passagerare å dressinen samt till Almqvists dödsbo utbetalade ersättningsbelopp.

Sedan häradsrätten förordnat om undersökning av Petterssons sinnesbeskaffenhet, avgav medicinalstyrelsen den 9 mars 1943 det utlåtandet, att Pettersson vid tiden för åtalade gärningens begående befunnit sig i sådant sinnestillstånd, som avses i 5 kap. 5 § strafflagen.

Vättle, Ale och Kullings domsagas häradsrätt fann enligt utslag den 5 april 1943, att Pettersson visserligen genom försummelse i tjänsten gjort sig skyldig till vållande av annans död men att Pettersson i anseende till sin sinnesbeskaffenhet icke härför kunde fällas till ansvar i målet. I skadestandsfrågan uttalade häradsrätten däremot, att Pettersson, som finge anses hava ensam vållat olyckan, borde vara ersättningsskyldig för därvid uppkommen skada. Häradsrätten ålade på grund härav Pettersson att till statens järnvägar i skadestånd utgiva fordrade beloppet, 10 163 kronor 25 öre.

Häradsrättens utslag vann laga kraft.

I en den 14 maj 1943 dagtecknad skrift har *stationsmästaren Frans Erik Pettersson* anhållit att av nåd bliva befriad från skyldigheten att utgiva det utdömda skadeståndet.

Till stöd för sin anhållan har Pettersson anfört i huvudsak följande.

Att nu nödgas utgiva utdömt skadestånd skulle för mig innebära ekonomisk ruin. Efter ett helt livs sparande har jag kunnat samla en mindre behållning, som ligger i den fastighet, som jag nu äger. Vid en eventuell utmätning skulle sålunda en del av det utdömda skadeståndet eventuellt kunna uttagas. Men följden skulle bliva, att all min strävan att föra ett sparsamt levnadssätt och därmed trygga min hustrus och min egen ålderdom vore tillspillogiven. Härtill kommer, att av mina tre barn min yngste som fortfarande är beroende av mina möjligheter att kunna giva honom en god uppfostran. Min hustru och mina barn, som också alltid varit sparsamma och därmed bidragit till att jag nu kunnat insätta ett mindre kapital i fastigheten, skulle hårt drabbas, därest utdömt skadestånd skulle utmätas.

Jag och min familj skulle sålunda i ekonomiskt avseende omänskligt få lida för vad som skett. Själva händelsen och dess konsekvenser ha för oss alla i min familj varit ett lidande och en prövning, som synes oss vara mer än tillräckliga.

En ytterligare omständighet, som också svårt drabbar mig och därmed min familj, är den, att det är synnerligen ovisst, huruvida jag hädanefter kan räkna med någon befordran i min tjänst.

Enligt en av Pettersson den 7 juni 1943 lämnad uppgift över hans ekonomiska ställning belöpa sig hans tillgångar till omkring 26 000 kronor, varav lösöre för 1 000 kronor och en fastighet taxeringsvärderad till 25 000 kronor. Härifrån avgå enligt samma uppgifter lån å 19 000 kronor, oguldna räntor, skatter och rättegångskostnader m. m. på omkring 2 000 kronor samt »garantikostnad» för sons utbildning på 2 000 kronor eller sålunda sammanlagt omkring 23 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 12 augusti 1943 tillstyrkt bifall till Petterssons framställning. Till styrelsens motivering härför återkommer jag i det följande.

Statskontoret har på grund av remiss yttrat sig i ärendet den 3 september 1943 och därvid föreslagit, att Pettersson efter inbetalande till statens järnvägar av förslagsvis 1 000 kronor måtte erhålla befrielse från återstående del av skuldbeloppet. Statskontoret har härom anfört.

Enligt uttalande av 1935 års riksdag (riksdagens skrivelse nr 156 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 112 angående befrielse för marindirektören av första graden vid mariningenjörkåren i flottans reserv I. J. Falkman från viss betalningsskyldighet) bör efterskänkande av ådömd skadeståndsskyldighet ifrågakomma endast när särskilda skäl föranleda därtill och då allenast i den utsträckning, som kan vara av omständigheterna påkallad. I anslutning härtill hava framställningar om befrielse från utgivande till kronan av ådömt skadestånd som regel bifallits på sådant sätt, att vederbörande först efter inbetalande av visst delbelopp erhållit befrielse från återstoden.

Enligt statskontorets mening tala i förevarande fall vissa skäl för att statsverket icke obetingat vidhåller sin fordran mot sökanden. Ämbetsverket har sålunda beaktat, att vid lindrigare skadegörelse å statens järnvägar tillhörig egendom några ersättningsanspråk som regel icke riktas mot den vållande, vilken i stället i disciplinär väg dömes till viss tids förlust av lönen. Någon anledning torde emellertid här icke föreligga till avsteg från den vedertagna principen, att visst delbelopp bör inbetalas, innan eftergift av fordringsanspråket sker.

Järnvägsstyrelsen har den 19 januari 1944 avgivit utlåtande i anledning av vad statskontoret sålunda anfört och därvid såsom sin mening uttalat, att skadestånd, som kunde åvila statens järnvägars befattningshavare på grund av ansvar för olyckor och missöden, vilka uppkommit genom tågdriften, borde utkrävas endast i fall, då uppsåt eller grovt vållande föreläge från den skyldige befattningshavarens sida.

Styrelsen har i sina utlåtanden anfört följande allmänna synpunkter till stöd för sin ståndpunkt.

Det ligger i järnvägsdriftens natur, att missöden och olyckor måste uppkomma. Skadorna kunna många gånger uppgå till avsevärda belopp, och

den skadeståndsskyldighet, som åvilar befattningshavaren vid t. ex. ett växlingsmissöde, kan ofta stå i stark disproportion till den försummelse, varigenom skadan uppkommit. Järnvägstjänstemännens arbete vid tågdriften är förenat med helt andra risker än vad fallet är med tjänstutövning på annat håll inom statsverket, och avlöningen till tjänstemännen är icke beräknad med hänsyn till dessa risker. Fråga har tidigare väckts om att järnvägstjänstemännen skulle försäkras för sådana risker, varvid förutsattes, att premierna skulle erläggas av statens järnvägar. Utredningen visade, att premierna skulle komma att uppgå till mycket avsevärda belopp. För övrigt torde det vara principiellt riktigt, att statens järnvägar i detta som i andra avseenden bära självrisk, varför tanken på försäkring förfallit.

I fråga om det av statskontoret åberopade uttalandet av 1935 års riksdag anför styrelsen, att det med all sannolikhet kunde antagas, att uttalandet icke avsett skadeståndskrav av nu ifrågavarande karaktär. Såvitt järnvägsstyrelsen kunnat utröna, hade riksdagen vid de framställningar, som gjorts om avskrivning av ådömda skadeståndsbelopp på grund av järnvägsolyckor, icke i något fall avkrävt befattningshavaren något delbelopp, utan fordringarna hade i sin helhet efterskänkts (jfr emellertid propositionen 1931: 22 och riksdagens skrivelse 1931: 18).

Styrelsen meddelar vidare, att statens järnvägar under lång tid tillämpat det förfaringsättet att icke framställa några ersättningskrav mot befattningshavarna för skador, uppkomna genom tågdrift. Den försumlige befattningshavaren hade i stället fått undergå disciplinär bestraffning, varvid han allt efter förseelsens allvarliga karaktär fått erlägga ett visst antal böter, motsvarande hans dagsavlöning. Endast i de undantagsfall, då rättegång förts vid allmän domstol, hade skadeståndsbelopp blivit utdömda, varefter, sedan hänvändelse gjorts till Kungl. Maj:t och riksdagen, avskrivning av fordringsbeloppet ägt rum. Principiellt föreläge, enligt styrelsens mening, icke någon skillnad i skadeståndshänseende vid exempelvis växlingsmissöden, som handlades i disciplinär ordning, och vid större järnvägsolyckor, då skadeståndskraven kommit under domstols bedömande. Ifall skadeståndet skulle helt efterskännas vid växlingsmissöden, borde samma princip vinna tillämpning beträffande av domstol ådömda skadeståndsbelopp. I många fall kunde försummelsen vid ett växlingsmissöde vara lika klart ådaga-lagd som vid en större järnvägsolycka, ehuru endast den senare komme under domstols prövning. Det skulle leda till stora svårigheter att utkräva ett rättvist delbelopp vid de mångfaldiga missöden, som inträffade inom järnvägsdriften och berodde på mer eller mindre stor försummelse hos befattningshavaren. Även om mycket skonsamma delbelopp skulle utkrävas, måste dock antagas, att med den ekonomiska ställning, som järnvägens befattningshavare i allmänhet hade, utkrävandet av beloppet skulle bli mycket kännbart och många gånger kännas som en orättvisa.

Styrelsen har vidare erinrat om stadgandena i förordningen den 22 juni 1939 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten (nr 286/1939, ändrad genom nr 401/1941). Enligt denna förordning må staten av fordonets förare utkräva ersättning för skada i följd av trafik

med fordonet endast om denne under färden gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller om han brukat fordonet utan lov. Järnvägsstyrelsen förmenar, att handhavandet av tågdriften måste betraktas som en farlig verksamhet jämförlig med framförandet av motorfordon och att järnvägspersonalen borde komma i åtnjutande av samma förmån, som gällde för förare av statens motorfordon.

På grund av vad sålunda anförts avstyrker järnvägsstyrelsen på det bestämdaste, att beträffande skadestånd för järnvägsolyckor det av statskontoret föreslagna tillvägagångssättet kommer till tillämpning, och hävdar i stället, att ersättning för uppkomna skador genom tågdriften endast bör utkrävas i fall, då uppsåt eller grovt vållande föreligger från den skyldige befattningshavarens sida.

Jag torde här få erinra om att den från och med den 1 april 1944 gällande, av järnvägsstyrelsen fastställda allmänna tjänsteordningen vid statens järnvägar stadgar (§ 7, punkten 4), att befattningshavare, som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet förorsakat skada å eller förlust av statens järnvägars egendom eller järnvägen anförtrott gods, efter befälets beprövande kan åläggas skäligen skadeersättning (statens järnvägars författningssamling, särtryck nr 140). Motsvarande regel gäller enligt av svenska järnvägsföreningen utfärdade bestämmelser för personal vid enskilda järnvägar.

Det i det föregående berörda allmänna stadgandet om begränsning av motorfordonsförarens skadeståndsskyldighet har kommit till uttryck i gällande kollektivavtal för arbetare vid statens järnvägars biltrafikrörelse. Enligt 14 § 5 punkten i de för trafikpersonalen gällande avtalsbestämmelserna stadgas nämligen, att arbetsgivaren ansvarar för skador, som under tjänstutövning uppstå på all hans egendom eller annan person eller egendom, såvida ej skadorna orsakats av uppsåt eller genom onykterhet eller grov vårdslöshet från arbetarens sida.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att stationsmästaren Pettersson vid ifrågavarande tillfälle under tjänstgöring såsom tågklarare genom försumelse i tjänsten varit vållande till annans död samt till skador å statens järnvägar och tredje man tillhörig egendom. På grund härav har Pettersson genom numera lagakraftvunnet utslag ålagts att till statens järnvägar i skadestånd utgiva 10 163 kronor 25 öre.

Järnvägsstyrelsen har för sin del tillstyrkt, att Pettersson måtte av nåd helt befrias från skyldigheten att utgiva det ådömda skadeståndet.

Statskontoret har däremot ansett skäl icke föreligga att i förevarande fall göra avsteg från en eljest i vissa skadeståndsfall tillämpad princip att visst delbelopp bör inbetalas, innan eftergift av fordringsanspråket sker. I anslutning härtill har statskontoret, som funnit skäl tala för att statsverket icke obetingat vidhåller sin fordran mot Pettersson, föreslagit, att Pettersson måtte efter inbetalande till statens järnvägar av förslagsvis 1 000 kronor erhålla befrielse från återstående del av skuldbeloppet.

*Departements-
chefen.*

Järnvägsstyrelsen har grundat sin från statskontorets ståndpunkt avvikande mening därpå, att enligt styrelsens uppfattning ersättning för skador av här avsedd natur bör utkrävas av trafikpersonal, knuten till tågdriften, allenast i fall, då uppsåt eller grovt vållande ligger vederbörande till last. I överensstämmelse härmed har, enligt vad styrelsen upplyser, i disciplinmål vid statens järnvägar utvecklat sig den praxis att, då nämnda förutsättningar med avseende å befattningshavarens skuld till en olycka av här avsedd art icke äro för handen — och så lär regelbundet vara fallet — skadeersättning icke åläggas befattningshavaren. Överhuvudtaget torde — såsom framgår av det förut återgivna stadgandet i den allmänna tjänsteordningen vid statens järnvägar (§ 7, punkten 4) — järnvägsbefalet för närvarande icke äga behörighet att i fall av lindrigt vållande från en befattningshavares sida ålägga denne skadeersättning. Ehuru formella hinder icke torde möta att till allmän domstol fullfölja ersättningsfrågor, som uppkomma i disciplinmål, har enligt vad jag inhämtat från järnvägsstyrelsen så icke plägat ske.

På sätt järnvägsstyrelsens utlåtande utvisar, plägar emellertid i de undantagsfall, då rättegång föres vid allmän domstol, styrelsen föra ersättningstalan även för det fall att allenast lindrigt vållande ligger vederbörande till last, och skadeståndsbeloppen komma då i allmänhet att bli utdömda. Härigenom uppstår regelmässigt en olikhet i behandlingen av skadeståndsfrågorna allteftersom de avgöras i disciplinär ordning eller avdömas av allmän domstol. En sådan ordning är uppenbarligen mindre tillfredsställande, och en utväg bör sökas att åvägabringa principiell likformighet i ärendenas behandling. Ett ytterligare skäl härför är, att den i statens järnvägars biltrafikrörelse tjänstgörande trafikpersonalen, på grund av stadgande i förenämnda förordning den 22 juni 1939 samt gällande kollektivavtal åtnjuta frihet från skyldighet att till staten utgiva ersättning för skada i följd av trafik med järnvägens motorfordon, under förutsättning bland annat att skadan icke orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

Inom finansdepartementet hava vissa överväganden ägt rum beträffande den allmänna, av riksdagen i olika sammanhang berörda frågan om rätten att avstå från kronans fordringsanspråk samt om tillvägagångssättet i dylika mål. Denna fråga är dock ännu beroende av Kungl. Maj:ts prövning. Med hänsyn härtill finner jag mig icke nu böra taga slutlig ställning till den av järnvägsstyrelsen berörda principfrågan. Intill dess ett avgörande i principfrågan blir möjligt, torde icke heller någon ändring i det hittills tillämpade förfaringsättet i nu avsedda fall böra vidtagas med avseende vare sig å disciplinmålen eller å de mål, som handläggas av allmän domstol. Jag förutsätter sålunda, att det tills vidare liksom hittills skall få ankomma på avgöranden i varje särskilt fall att bestämma, huruvida full befrielse från ådömd ersättningsskyldighet skall medgivas, varvid självfallet även förhållandena beträffande järnvägsdriftens natur och därav betingade särskilda risker för trafikpersonalen torde få beaktas.

Vad angår den i nådeärendet föreliggande olyckan finner jag den om

ständigheten, att Pettersson enligt häradsrättens på utlåtande av medicinalstyrelsen grundade utslag vid tillfället ifråga lidit av sådan svårare rubbning av själsverksamheten, som avses i 5 kap. 5 § strafflagen, i förening med vad i ärendet blivit upplyst rörande Petterssons ekonomi och förekommande omständigheter i övrigt utgöra tillräckligt skäl för att tillstyrka, att Pettersson helt befrias från skyldigheten att utgiva honom ådömt skadestånd.

Under åberopande av vad jag här anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att stationsmästaren Frans Erik Pettersson må befrias från honom åliggande ersättningsskyldighet till statens järnvägar med 10 163 kronor 25 öre jämlikt Vättle, Ale och Kullings domsagas häradsrätts utslag den 5 april 1943.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. von Krusenstierna.
