

Nr 155.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten; given Stockholms slott den 8 mars 1946.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitiedepartementens ärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.

GUSTAF.

Herman Zetterberg.

Förslag
till
Förordning
med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.

Härigenom förordnas som följer.

För skada i följd av trafik med staten tillhörigt motorfordon, motorredskap eller traktortåg må staten av fordonets förare utkräva ersättning 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 brukat fordonet utan lov.

Vad föraren av fordonet nödgats utgiva i ersättning för skada som tillfogats annan än staten äge han, där skadan icke uppstått under förhållande som i första stycket sägs, av staten söka åter, i den mån staten är gent emot den skadelidande ansvarig för skadan. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning, där fordonet ej var sådant, att lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är tillämplig, men staten, om så varit förhållandet, skolat gent emot den skadelidande svara för skadan.

Vad ovan stadgas om staten tillhörigt fordon skall ock gälla med avseende å fordon, som innehaves av staten med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare å fordonet.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Förordningen gäller ej, där skadan uppstått före ikraftträdandet.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten¹.

¹ Senaste lydelse se SFS 1941: 401.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1946.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och finansdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, fråga om *ändring beträffande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.*

Föredraganden anför följande.

I skrivelse den 5 november 1945 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställt om bemyndigande att, där skada inträffat vid trafik med motorredskap som tillhörde eller nyttjades av styrelsen, gälda skadestånd som ådömts eller eljest uppenbarligen åvilade föraren av fordonet, under förutsättning att denne icke under färden gjort sig skyldig till rattfylleri eller orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov.

Sedan yttranden inhämtats över framställningen, anhåller jag att nu få upptaga denna fråga till behandling.

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motorfordon regleras av 6 kap. allmänna strafflagen samt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Enligt 6 kap. strafflagen skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den som led skadan har genom eget vållande medverkat därtill, skall skadeståndet jämkas efter vad som prövas skäligt.

Enligt bilansvarighetslagen utvidgas ansvarigheten under vissa villkor för ägare, brukare och förare av automobil. I 2 § stadgas sålunda, att bilens ägare är ansvarig för skada som i följd av trafik med bilen tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som icke befordras med bilen, ändå att ägaren ej är vållande till skadan; dock är ägaren fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet

hos bilen eller vållats av föraren. Har den som led skadan medverkat därtill genom eget vållande, skall rätten bestämma, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Vidare föreskrives, att föraren lika med ägaren skall vara pliktig ersätta skadan, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Brukar någon utan lov annans bil, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada som därunder inträffar. Innehar någon bil med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare å bilen, är sådan brukare enligt 7 § lika med ägaren ansvarig för skada i följd av trafik med bilen. Vad ägare eller annan utgivit enligt lagen äger han jämlikt 11 § söka åter av den som vållat skadan.

Till säkerhet för den skadeståndsansvarighet, som enligt allmänna strafflagen och bilansvarighetslagen åvilar ägare, brukare och förare, stadgas i lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) skyldighet att ha motorfordon trafikförsäkrat. Huvudbestämmelsen rörande trafikförsäkringens omfattning återfinnes i 3 §, enligt vilket lagrum gäller, att försäkringens skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan uppkomma för honom i följd av sådan trafik. Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom som befordras med fordonet, ej heller i anledning av skada å föraren av fordonet, med mindre försäkringstagaren är ansvarig för skadan, eller i anledning av skada å person som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom. Försäkringsgivarens ansvarighet är enligt 11 § begränsad till visst belopp för varje händelse som medför skada.

Mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren råder rörande den förres regressrätt i princip avtalsfrihet. I de av försäkringsanstalterna allmänt tillämpade försäkringsvillkoren stadgas regressrätt från försäkringsgivarens sida mot försäkringstagaren endast vid uppsåt eller grov vårdslöshet eller under vissa likartade förhållanden men däremot icke vid enkelt vållande. Då enligt 20 § trafikförsäkringslagen föraren i regresshänseende skall intaga samma ställning som försäkringstagaren, gäller nämnda stadgande i försäkringsvillkoren även till förmån för föraren. I detta sammanhang må vidare framhållas, att enligt gängse försäkringsvillkor vid frivillig försäkring för skada å eget fordon gäller den regeln, att regressrätt är utesluten mot förare, med mindre denne vållat skadan genom grov vårdslöshet eller under vissa därmed jämställda omständigheter.

Enligt 4 § trafikförsäkringslagen är bl. a. staten fritagen från försäkringsplikt. Om staten icke tagit trafikförsäkring och i följd av trafik med fordonet uppstår skada, för vilken staten eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten enligt nämnda lagrum pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

Beträffande statens regressrätt mot förare av statens fordon äro särskilda föreskrifter meddelade i förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten. Enligt förordningen äger staten för skada i följd av trafik med sådant fordon av fordonets förare utkräva ersättning endast om denne under färden gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Detsamma gäller beträffande motorfordon, motorredskap och traktortåg, som innehas av staten med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare å fordonet.

Såsom framgår av det föregående äger bilansvarighetslagen tillämpning å *automobil*. Härmed förstås enligt lagen varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin och icke löper på skenor. Trafikförsäkringslagen däremot avser *motorfordon*, varmed i lagen förstås varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin och icke löper på skenor. Som motorfordon skall enligt lagen icke anses traktortåg. I motorfordonsförordningen har begreppet motorfordon erhållit i huvudsak samma definition som i trafikförsäkringslagen. Enligt samma förordning förstås med *motorredskap* traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt allenast till arbetsredskap hänförligt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor och icke löper på skenor och vilket icke är hänförligt till motorfordon, medan *traktortåg* definieras såsom motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon. Enligt förarbetena till 1939 års förordning rörande skadeståndsskyldigheten för förare av statens fordon äro de i förordningen förekommande uttrycken motorredskap och traktortåg använda i samma bemärkelse som i motorfordonsförordningen.

Beträffande vad i bilansvarighetslagen skall förstås med *automobil* har yppats viss tvekan, närmast avseende frågan, huruvida därmed — i likhet med begreppet motorfordon enligt trafikförsäkringslagen — avses endast sådana fordon, som äro inrättade för person- eller godsbefordran. I rättsfallet N.J.A. 1942 s. 17 ansågs bilansvarighetslagen icke gälla skada genom användning av en såsom lantbruksmaskin nyttjad traktor.

Som *automobil* räknas även *motocykel*.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin förut nämnda skrivelse till en början framhållit, att enligt 1939 års förordning rörande skadeståndsskyldigheten för förare av statens fordon staten ägde utfå ersättning av föraren för skada som han vållat å fordonet eller å annan staten tillhörig egendom, t. ex. last å fordonet, endast om föraren under färden gjort sig skyldig till rattfylleri eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Detsamma gällde i fråga om statens regressrätt mot föraren för skadestånd som staten på grund av bilansva-

righetslagen nödgats utgiva till tredje man. I fråga om motorredskap och traktortåg funnes emellertid, till skillnad från vad fallet vore beträffande automobil, icke några särskilda bestämmelser angående ägarens skadeståndsansvar gentemot tredje man. Statens ansvarighet för skada till följd av trafik med staten tillhöriga motorredskap och traktortåg finge därför bedömas efter allmänna regler. I enlighet därmed vore kronan i allmänhet icke ansvarig för skada som vid sådan trafik tillfogats tredje man. Ålades föraren i sådant fall ersättningsskyldighet, ägde han icke att av kronan återfå vad han till följd därav erlagt. En väsentlig skillnad föreläge alltså beträffande det betalningsansvar, som kunde komma att åligga en i statens tjänst anställd förare av motorfordon som omfattades av bilansvarighetslagen å ena samt en förare av motorredskap eller traktortåg å andra sidan.

Styrelsen har vidare anført, att svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet vid förhandlingar med styrelsen — under hänvisning till att i några fall förare av styrelsens motorredskap förpliktats utgiva ersättning för skada som uppkommit vid trafik med sådant redskap — hemställt, att styrelsen måtte genom försäkring hålla förare av motorredskap skadeslös för tredje man tillfogade skador eller på annat sätt överföra det ekonomiska ansvaret å staten. Förbundet hade vid förhandlingarna framhållit, att förare av statens motorredskap kunde i anledning av skador som uppkommit vid trafik med sådana redskap förpliktas utgiva så stora ersättningar, att deras ekonomiska ställning helt undergrävdes. Styrelsen har som sin egen uppfattning framhållit, att det framstode som obilligt, att en hos styrelsen anställd person i skadeståndshänseende ställdes väsentligt olika, om han tjänstgjorde som förare av ett motorfordon eller om han vore förare av ett motorredskap. Ett ytterligare skäl till att dessa båda kategorier av förare likställdes i skadeståndshänseende vore den omständigheten, att de av styrelsen från de förutvarande vägdistrikten övertagna väghyvlarna, vältarna och traktorerna vid tiden för övertagandet i avsevärd omfattning varit ansvarighetsförsäkrade. Då dessa försäkringar efter hand upphörde att gälla, bleve vissa arbetare hos styrelsen sämre ställda än de varit i sin anställning hos vägdistrikt.

På grund av det anförda har styrelsen, såsom inledningsvis omnämnts, anhållit om bemyndigande att gälda skadestånd, som åvilar förare av motorredskap vilket tillhör eller nyttjas av styrelsen, under förutsättning att föraren under färden icke gjort sig skyldig till rattfylleri eller orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning ha efter remiss yttrandena avgivits av statskontoret, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen, domänstyrelsen, arméförvaltningen och trafikförsäkringsföreningen. Arméförvaltningen har bifogat yttrande från advokatfiskalen hos försvarets civilförvaltning.

I de avgivna yttrandena har framställningen i princip tillstyrkts. Därvid har i vissa yttranden gjorts gällande, att ändrade bestämmelser i ämnet

borde avse icke endast de hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställda förarna utan förare av statens motorredskap överhuvud.

Generalpoststyrelsen har anfört:

För posttransporter inom bangårdsområden använder postverket sig i betydande utsträckning av elektriskt drivna plattformsvagnar, s. k. truckar, samt av traktorer med tillkopplade vagnar. Å ett ej ringa antal orter begagnas fordonen i fråga jämväl för forsling av post mellan postanstalten och bangårdsområdet. Även till truckar kopplas stundom ej motordrivna vagnar. Antalet i trafik varande truckar uppgår för närvarande till 102 st. och antalet traktorer till 19 st. Av nämnda båda fordonsslag torde truckarna ostridigt tillhöra sådana fordon, på vilka bilansvarighetslagen äger tillämpning, medan traktorerna såsom hänförliga till motorredskap lära falla utom området för sagda lags tillämpning. Andra slag av motorredskap än traktorer ägas eller nyttjas icke för närvarande av postverket.

Vad av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförts i fråga om skiljaktigheterna i skadeståndshänseende för förare av olika slag av transportmedel har, såsom av det anförda torde framgå, aktualitet även för postverkets vidkommande. En postfunktionär är sålunda olika ställd härvidlag, då han tjänstgör som förare av en automobil, en postdiligens eller en truck, och då han är förare av en traktor med eller utan tillkopplad vagn. Under det att ersättning för skada, som vållats tredje man genom den förstnämnda gruppen fordon, i normala fall stannar å postverket — eller beträffande automobiler och postdiligenser å det försäkringsbolag, vari fordonet är trafikförsäkrat — torde förare av traktor enligt gällande bestämmelser vara skyldig att själv svara för dylik skada. Hittills har det visserligen icke behövt ifrågakomma, att traktorförare avkrävts skadeståndsbelopp vid dylikt trafikmissöde. De skador, som vållats tredje man genom postverkets traktorer, ha varit av relativt obetydlig omfattning och generalpoststyrelsen har ansett sig oförhindrad att av billighetsskäl lämna den skadelidande ersättning av postverkets medel. Styrelsen har därvid stött sig på bestämmelsen i Kungl. Maj:ts instruktion för generalpoststyrelsen § 9, mom. 2, enligt vilken styrelsen äger att, därest ej fråga är om mera betydande belopp, utgiva skäligt skadestånd, då genom postverkets anläggningar eller arbeten skada tillfogats i verkets tjänst icke anställd person eller annan än postverket tillhörig egendom. Förutsättningen har givetvis alltid varit, att föraren icke under färden gjort sig skyldig till rattfylleri eller orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Därest emellertid skada av större omfattning skulle tillfogas tredje man genom en postverkets traktor med eller utan tillkopplad vagn, torde föraren vid en strikt tillämpning av gällande bestämmelser icke kunna undgå skadeståndsansvar.

Generalpoststyrelsen delar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning i fråga om obilligheten av den påtalade skiljaktigheten i skadeståndshänseende. För personalen skulle det säkerligen framslå såsom oförklarligt, att föraren av en truck skulle vara befriad från personlig ersättningsskyldighet i ett skadefall, medan föraren av en traktor (med eller utan tillkopplad vagn) skulle personligen få bära ansvaret för skada, som orsakats på kanske exakt lika sätt. Det må här framhållas, att på en del ställen truckar och traktorer användas omväxlande för utförande av posttransporterna och att samma person stundom anlitas än som truckförare och än som traktorförare.

Domänstyrelsen har framhållit, att det icke syntes skäligt att en förare av motorredskap eller traktortåg skulle intaga en sämre ställning i skadeståndshänseende än förare av automobil. Den olikhet i detta hänseende som

förekomme på grund av att bilansvarighetslagen icke syntes äga tillämpning å motorredskap borde därför utjämnas genom ändrade lagbestämmelser. Frågan berörde ju i lika hög grad förare av motorredskap i enskild tjänst som förare av statens motorredskap. Intill dess sådana ändrade bestämmelser tillkommit syntes det vara att förorda att de för sistnämnda förare befintliga riskerna täcktes genom ansvarighetsförsäkring.

Arméförvaltningen har hänfört sig till innehållet i det av advokatfiskalen hos försvarets civilförvaltning avgivna yttrandet, vari denne till en början framhållit, att den föreliggande frågan gällde samtliga förare av motorredskap, oavsett om dessa tillhörde staten eller enskilda personer eller företag. Det vore därför av intresse att få reda på, huru spørsmålet bedömdes av enskilda företagare. Ett större bolag med huvudsakligen samma tekniska verksamhetsfält som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade på förfrågan meddelat, att bolaget genom tagande av ansvarighetsförsäkring hållit förare av t. ex. traktorer, som brukade framföras å allmänna trafikleder, skadeslösa för tredje man tillfogade skador. Ett annat större enskilt företag hade uppgivit, att den föreliggande frågan icke aktualiserats någon gång under de senaste fem åren men att företaget vid inträffande skadefall torde komma att anse sig skyldigt att bära det ekonomiska ansvaret för skadestånd till tredje man.

Advokatfiskalen har vidare anfört följande.

Lantförsvaret disponerar över såväl ett stort antal stridsvagnar som bandtraktorer och artilleritraktorer. Rörande stridsvagnar har frågan, huruvida dessa skola betraktas som motorredskap eller som motorfordon i den mening, som avses i bilansvarighetslagen, d. v. s. huruvida ersättningsskyldighet för tredje man åsamkad skada skall åvila endast föraren av fordonet eller om kronan i egenskap av ägare till detsamma lika med föraren är pliktig ersätta dylik skada, dragits under Kungl. Maj:ts prövning i tre särskilda fall. Det äldsta av dessa rättsfall väntas enligt uppgift bliva slutligen avgjort inom den närmaste framtiden. Ifrågasättas kan fördenskull, huruvida icke såväl beträffande lantförsvarets stridsvagnar som övriga av staten ägda fordon av ifrågavarande slag Kungl. Maj:ts utslag i nämnda principfråga rörande stridsvagnar bör avvaktas innan åtgärder av mera allmän karaktär företagas. Skulle högsta domstolen komma att finna, att stridsvagnar icke äro att anse såsom motorfordon i bilansvarighetslagens mening, torde för försvarsväsendets del ifrågavarande frågekomplex ofrånkomligen bliva i behov av en genomgripande omprövning i lagstiftningsväg. Ifrågasättas kan fördenskull huruvida icke samtliga av ett sålunda förutsatt domslut beroende frågor böra givas en principiellt enhetlig lösning i ett sammanhang.

Under återopande av det anförda har arméförvaltningen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte generellt bemyndiga de statliga myndigheterna att gälda skadestånd varom nu är fråga samt att detta bemyndigande måtte avse tiden intill den 1 juli 1947.

Trafikförsäkringsföreningen har påpekat, att för motorredskap, vilka användas för vägväsendets räkning, tidigare hade av vägdistrikten i avsevärd utsträckning tecknats ansvarighetsförsäkring. Sedan väghallningen numera övertagits av staten, upphörde dessa försäkringar att gälla i och med avtals-

tidens utgång. Erfarenheten hade visat, att för dessa redskap, som hade ständig kontakt med vägtrafiken, behov av sådant försäkringsskydd förelåge. Beträffande motorredskap, som icke användes för vägväsendets räkning, förekomme ansvarighetsförsäkring icke i sådan omfattning, att nämnevärdd erfarenhet kunnat samlas av försäkringsanstalterna. Av dessa motorredskap syntes de inom jordbruket använda utgöra flertalet. Beträffande dessa »jordbruksredskap» syntes obligatorisk försäkring icke vara av behovet påkallad. Enligt föreningen kunde man utan nackdel låta frågan om införande av obligatorisk försäkring för motorredskap vila i avvaktan på närmare riskerfarenheter.

Föreningen har vidare framhållit, att den frivilliga ansvarighetsförsäkring som kunde tecknas för motorredskap formellt avsåge endast ansvarighet för skadestånd, som kunde åläggas »försäkringstagaren eller dennes make för skada, som tillfogas tredje man till person eller egendom i följd av trafik med redskapet». Enligt av försäkringsanstalterna tillämpad praxis gäve emellertid sådan försäkring samma skydd åt föraren som åt försäkringstagaren eller dennes make.

I 1939 års förordning rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten, äro särskilda bestämmelser meddelade om statens regressrätt mot föraren. Enligt förordningen äger staten utkräva ersättning av föraren för skada i följd av trafik med fordonet, endast om denne under färden gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Denna bestämmelse innebär till en början, att skada å fordonet eller annan statens egendom, t. ex. sådan som befordras med fordonet, skall bäras av det allmänna, under förutsättning att skadan icke uppstått under förhållande som nu sagts. I fråga om skada som tillfogats tredje man innebär förordningen, att staten endast under nyss angivna omständigheter är berättigad att av föraren utkräva vad staten nödgats utgiva i ersättning till den som lidit skadan. Av förordningen torde vidare följa, att om föraren betalat ersättning till tredje man i anledning av skada för vilken både föraren och staten äro ansvariga, föraren under nämnda förutsättning äger att av staten återfå vad han sålunda erlagt (jfr N.J.A. 1941 s. 188). Är staten däremot icke ansvarig för den tredje man tillfogade skadan, är förordningen över huvud icke tillämplig.

Av det sagda framgår, att förarens ställning, såvitt angår det slutliga svaret för skada som tillfogats tredje man, är beroende av om staten är ansvarig för skadan. Enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler torde någon generell skyldighet att ersätta skada som vållats av anställda icke åvila staten. Enligt bilansvarighetslagen föreligger emellertid för staten såsom ägare av automobil — liksom för varje annan bilägare — ett utvidgat ansvar för skada i följd av trafik med bilen. Ägaren är ansvarig för skada som tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som icke befordras med bilen,

såframt ej av omständigheterna framgår att skadan varken orsakats av bristfällighet hos bilen eller vållats av föraren. Nämnda lag äger emellertid tillämpning endast å skada i följd av trafik med automobil (motorcykel inbegripen). Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning och de däröver avgivna yttrandena har — närmast i anslutning till det förut omnämnda rättsfallet från år 1942, enligt vilket traktor ansågs falla utanför lagens tillämpningsområde — gjorts gällande, att lagen över huvud icke omfattar motorredskap, vilka i motsats till motorfordon icke äro inrättade för person- eller godsbefordran.

I den mån bilansvarighetslagen ej är tillämplig på motorredskap, blir föraren av sådant fordon — fränsett de fall då staten på annan grund är ansvarig för skadan — även vid enkelt vållande ensam skadeståndsskyldig och äger icke rätt att av staten återfå vad han utgivit. Om nämnda lag vore tillämplig, skulle föraren däremot behöva slutligen svara för skada mot tredje man allenast om han gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Denna olikhet synes icke vara sakligt motiverad. Även om förändret av de för person- eller godsbefordran avsedda motorfordonen på grund av den större hastighet, med vilken de bruka framdrivas, i regel innebär större risker än vad fallet är med motorredskapen, kan dock icke bortses från att jämväl förare av motorredskap äro utsatta för möjligheten att genom vållande av än så lindrigt slag ådraga sig mycket tyngande skadeståndsansvar. Vad nu sagts torde framför allt gälla sådana motorredskap, vilkas användning icke är begränsad till viss arbetsplats utan som mer allmänt förekomma å gator och vägar. Det kan för övrigt ifrågasättas, huruvida någon olikhet rörande ansvarigheten var avsedd vid tillkomsten av 1939 års förordning; i det sakkunnigbetänkande som ligger till grund för författningen gavs i annat sammanhang uttryck åt den meningen, att bilansvarighetslagen ägde tillämpning även å motorredskap.

Det nu föreliggande spörsmålet gäller naturligtvis ej endast förare av statens fordon utan även i enskild tjänst anställda förare. För de senare saknar dock frågan aktualitet i de fall, då ägaren av motorredskapet tecknat frivillig ansvarighetsförsäkring å fordonet. Denna försäkring gäller nämligen enligt av försäkringsanstalterna tillämpad praxis till förmån även för föraren. Frågan om bilansvarighetslagens omfattning är dock givetvis även av betydelse för tredje man. Denna sida av saken förtjänar tydligen att göras till föremål för undersökning men torde icke kunna upptagas i detta sammanhang. Något hinder torde ej möta att till fristående behandling upptaga frågan om statens och förarnas inbördes ansvarighet för skada i följd av trafik med statens motorredskap.

Med hänsyn till det anförda vill jag förorda en sådan ändring beträffande skadeståndsskyldigheten för förare av statens fordon, att de i förhållande till staten komma att intaga samma ställning, vare sig skadan uppstått vid trafik med fordon som faller under bilansvarighetslagen eller vid trafik med

annat fordon. Att för detta ändamål — i strid mot eljest tillämpad praxis beträffande statens egendom — teckna ansvarighetsförsäkring å fordonen i fråga synes ej böra förekomma. Däremot kunde syftet naturligtvis vinnas genom att de statliga myndigheterna erhöles ett mer eller mindre vidsträckt bemyndigande att gälda ersättning jämväl i de fall då staten icke är ansvarig för skadan. På grund av det nära sambandet med de nuvarande bestämmelserna om statens regressrätt synes det emellertid lämpligare att komplettera dessa med ett stadgande, varigenom för föraren inträder en verklig rätt att i fall som här avses av staten erhålla åter vad han nödgats utgiva i ersättning till tredje man. I samband med att en sådan bestämmelse infördes torde även för tydlighetens skull böra meddelas en uttrycklig föreskrift om förarens återkravs rätt gentemot staten även i de fall, då sådan rätt nu anses följa av bestämmelsen i 1939 års förordning om förbud mot regressanspråk från statens sida.

Samtliga bestämmelser om statens och fordonsförarnas inbördes ansvarighet för inträffad skada synas lämpligen böra upptagas i en ny förordning i ämnet, som bör träda i kraft snarast möjligt. Har före ikraftträdandet skada tillskyndats tredje man vid trafik med fordon, som ej omfattas av bilansvarighetslagen, torde frågan, om staten bör gottgöra föraren vad han nödgats utgiva i ersättning för skadan, få prövas från fall till fall.

I överensstämmelse med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats härvid fogade förslag till *förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.*

Föredraganden hemställer, att nämnda förslag till förordning måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställer förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Thore Wisén.