

Nr 43.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i förordningen den 3 maj 1946 (nr 175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten; given Stockholms slott den 16 januari 1953.

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 om ändring i förordningen den 3 maj 1946 (nr 175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.

GUSTAF ADOLF.

Herman Zetterberg.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Enligt förslaget skall domstol underrätta vederbörande statliga myndighet, då mot förare av staten tillhörigt eller av staten nyttjat motordrivet fordon talan väckes om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet. Bestämmelse härom föreslås skola upptagas i förordningen den 3 maj 1946 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av sådant fordon. I samma förordning föreslås vidare vissa mindre ändringar betingade av ikraftträdandet av den år 1951 beslutade nya vägtrafiklagstiftningen.

Förslag

till

Förordning

om ändring i förordningen den 3 maj 1946 (nr 175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.

Härigenom förordnas, att förordningen den 3 maj 1946 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten, skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives samt att förordningens överskrift skall lyda som följer.

(Gällande lydelse.)

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

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 — — — — — för skadan.

(Föreslagen lydelse.)

Förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten.

För skada i följd av trafik med staten tillhörigt motordrivet fordon må staten av fordonets förare utkräva ersättning endast om denne under färden gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov.

Väckes mot förare av fordon, som avses i denna förordning och å vilket trafikförsäkring icke tagits, talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, skall rätten därom i god tid före huvudförhandlingen un-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

derrätta den myndighet, som har att bevaka statens rätt med avseende å fordonet, eller, om denna myndighet ej är känd för rätten, den myndighet, som disponerar fordonet.

Vad ovan ----- å fordonet.

Med motordrivet fordon förstås i denna förordning sådant fordon som enligt vägtrafikförordningen inbegripes under denna benämning.

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

Har skadan uppstått före ikraftträdandet, skola i stället för vad i första stycket i förordningen stadgas äldre bestämmelser äga tillämpning.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 januari 1953.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, kommunikations- och finansdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, fråga om *skyldighet att underrätta kronan, då rättegång anhängiggjorts mot förare av staten tillhörigt motorfordon, m. m.*

Föredraganden anför följande.

I skrivelse den 26 april 1948 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställt om sådan ändring av 22 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon att den som mot förare av staten tillhörigt, icke trafikförsäkrat motorfordon för talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet skall vara skyldig att därom underrätta vederbörande statliga myndighet.

Vidare har *militieombudsmannen* i skrivelse den 9 april 1952 hemställt om införande av sådana bestämmelser, att garanti skapas för att vederbörande statliga myndighet städse blir underrättad, då talan om skadestånd anhängiggöres mot förare av kronans motorfordon.

I *en inom justitiedepartementet i oktober 1952 upprättad promemoria* har därefter framlagts förslag till ändringar i förordningen den 3 maj 1946 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten. Ändringarna är betingade av ikraftträdandet av den år 1951 beslutade nya vägtrafiklagstiftningen.

Sedan yttranden inhämtats över de båda framställningarna och departementspromemorian, anhåller jag att nu få upptaga dessa frågor till behandling.

Inledning.

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motordrivna fordon regleras dels av de allmänna bestämmelserna om skadestånd i 6 kap. strafflagen, dels ock av lagen den 30 juni 1916 ang. ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen).

Enligt 6 kap. 1 § strafflagen skall skada, som någon genom brott annan tillfogar, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande.

Enligt bilansvarighetslagen utvidgas ansvarigheten för ägare, brukare eller förare av automobil. Därmed förstås enligt lagens från och med den 1 juli 1952 gällande lydelse dels motorfordon — i detta begrepps betydelse enligt vägtrafikförordningen den 28 september 1951 — dels ock traktor, som är försedd med gummihjul; undantag göres dock för fordon som är avsett att föras av gående. Enligt 2 § bilansvarighetslagen är bilens ägare 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 till skadan vållande; dock är ägaren fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken orsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. Föraren är lika med ägaren pliktig ersätta skadan, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Är både ägare och förare enligt 2 § pliktiga att ersätta skada, skall de enligt 3 § sig emellan taga del i ersättningsens gäldande med hälften vardera. Brukar någon utan lov annans bil, svarar enligt 6 § brukaren i stället för ägaren för skada, som därunder inträffar. I 7 § stadgas vidare, att om någon innehar bil med nyttjanderätt varmed är förenad befogenhet att anställa förare å bilen, sådan brukare är lika med ägaren ansvarig för skada, som inträffar i följd av trafik med bilen; vad ägaren utgivit må han söka åter av brukaren. Vad ägaren eller annan utgivit enligt lagen må han efter vad i 11 § sägs söka åter av den som vållat skadan.

Till säkerställande av skadelidandes rätt att utfå ersättning har i lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) meddelats bestämmelser om skyldighet att inneha sådan försäkring.

Trafikförsäkring skall enligt 1 § finnas å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Uttrycket motorfordon har härvid samma innebörd som begreppet automobil i bilansvarighetslagen; dock äger trafikförsäkringslagen icke tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Försäkringsplikten åvilar i allmänhet fordonets ägare. Trafikförsäkring skall enligt 3 § medföra rätt 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, att utfå skadeståndet av försäkringsgivaren. I den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll gäller försäkringen vidare för försäkringsstagaren mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma 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, med mindre försäkringstagaren är ansvarig för skadan, eller 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. Enligt de av försäkringsanstalterna vid trafikförsäkring tillämpade allmänna försäkringsvillkoren äger försäkringsgivaren regressrätt mot föraren vid uppsåt eller grov vårdslöshet från dennes sida och under vissa likartade förhållanden — t. ex. då föraren under färden gjort sig skyldig till rattfylleri — men däremot icke vid enkelt vållande. Vid frivillig försäkring till skydd mot skada å det egna fordonet — vagnskadeförsäkring — är regressrätten mot föraren enligt försäkringsanstalternas praxis på motsvarande sätt begränsad.

Skyldighet att hålla fordon trafikförsäkrat föreligger enligt 4 § trafikförsäkringslagen icke för medlem av konungahuset, ej heller för staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, för utlänning, som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat. Har sådan ägare av motorfordon icke tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren enligt vad i lagrummet vidare stadgas pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

Enligt lagen den 31 oktober 1939 med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. är ägaren icke skyldig hålla trafikförsäkring å motorfordon under tid, då fordonet tagits i anspråk med nyttjanderätt i enlighet med bestämmelserna i allmänna förfogandelagen m. fl. författningar. Finnes icke trafikförsäkring å motorfordon, som sålunda tagits i anspråk, och inträffar i följd av trafik med fordonet skada, för vilken staten eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

I den mån statsmyndigheterna underlåter att taga trafik- och vagnskadeförsäkring å sina fordon, skulle — med hänsyn till att vid försäkring skador i praktiken ersättes av försäkringsgivaren i första hand och att dennes regressrätt mot föraren som förut utvecklats är begränsad — förare av statens motorfordon komma i ett sämre läge i skadeståndshänseende än om fordonen varit försäkrade. På denna punkt griper emellertid särskilda regler in, i syfte att ställa förarna i stort sett i samma situation som om trafik- och vagnskadeförsäkring funnits å fordonen. Dessa regler finns upptagna i förordningen den 3 maj 1946 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.

I första stycket av nämnda författning stadgas, att staten för skada i följd av trafik med staten tillhörigt motorfordon, motorredskap eller traktortåg må 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 äger han enligt andra stycket, där skadan icke uppstått under förhållande som avses i första stycket, söka åter av staten, i den mån staten är gent emot den skadelidande ansvarig för skadan. Denna regel äger motsvarande tillämpning, där fordonet ej var sådant, att bilansvarighetslagen är tillämplig, men staten, om så varit förhållandet, skolat gent emot den skadelidande svara för skadan.

Enligt tredje stycket skall slutligen vad i förordningen stadgas om staten tillhörigt fordon också gälla med avseende å fordon, som innehaves av staten med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare å fordonet.

Enligt 22 § trafikförsäkringslagen är, om mot ägare, brukare eller förare av motorfordon föres talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, käranden skyldig att därom underrätta den försäkringsanstalt, i vilken fordonet är försäkrat, i så god tid att försäkringsgivaren kan inträda i rättegången. Visas det ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, skall enligt samma lagrum domstolen giva käranden nödig tid därtill och, om denna tid försittes, är käranden förlustig sin rätt mot försäkringsgivaren. Någon motsvarande underrättelseskyldighet har icke ålagts den som vill föra talan om ersättning för skada som uppkommit i följd av trafik med fordon, å vilket i anslutning till bestämmelserna i 4 § trafikförsäkringslagen eller lagen den 31 oktober 1939 trafikförsäkring icke tagits.

Underrättelseskyldighet i mål om ersättning för skada i följd av trafik med statens fordon.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning och yttranden däröver.

I den inledningsvis omnämnda skrivelsen den 26 april 1948 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört följande: Föreskrifterna i 22 § trafikförsäkringslagen hade främst motiverats med att det för försäkringsgivaren vore betydelsefullt att det icke utan hans hörande bleve avgjort att och med vilket belopp skadestånd skulle utgå. På grund av stadgandena i förordningen den 3 maj 1946 vore det i regel staten som hade att svara för de skador, som uppkomme i trafik med statens motorfordon. Ofta fördes emellertid skadeståndstalan mot föraren i samband med ett av åklagaren anhänggjort åtal och understundom erhöles vederbörande statliga myndighet icke underrättelse om rättegången och myndigheten betoges därför möjligheten att inträda i rättegången såsom intervenient. Det vore dock uppenbart, att myndigheten med hänsyn till förarens rätt att av staten söka åter vad han nödgats utgiva, hade lika stort intresse av att bli underrättad om de mot föraren framställda ersättningskraven som en försäkringsgivare i vad avsåge hos denne försäkrat fordon. Styrelsen funne det därför angeläget att i

trafikförsäkringslagen intoges föreskrift av innebörd att, om mot brukare eller förare av motorfordon, som tillhörde staten, fördes talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, käranden skulle vara skyldig att, därest trafikförsäkring för fordonet icke tecknats, underrätta vederbörande statliga myndighet om sin avsikt att föra ersättningstalan i så god tid, att myndigheten hunne låta sig representeras i rättegången. Den i 22 § i lagen föreskrivna påföljden för kärande, som försuttit av domstolen utsatt tid för underrättelse, syntes böra gälla även i förhållande till staten för det fall att fordonet brukats utan lov. I sådant fall hade nämligen staten icke annat ansvar än det som skulle åligga trafikförsäkringsgivare om bilen vore trafikförsäkrad.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning har efter remiss y t t r a n d e avgivits av justitiekanslersämbetet, som därjämte överlämnat av ämbetet från ombudsmannen hos järnvägsstyrelsen och advokatfiskalen i försvarets civilförvaltning infordrade yttranden.

Ombudsmannen hos järnvägsstyrelsen har framhållit, att statens järnvägar i regel före rättegången finge kännedom om talan, som fördes mot förare av ett statens järnvägar tillhörigt motorfordon. Enär föraren kunde bli skyldig att i sista hand svara för ersättningsbelopp, som staten ansåge felaktiga eller allt för höga och därför icke skulle ha utdömts, om statens intressen blivit tillvaratagna i rättegången, hade föraren själv intresse av att statsverket inträdde i rättegången. Ombudsmannen instämde i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning under förutsättning att denna icke droge med sig alltför stora lagtekniska svårigheter. Möjligen kunde dock frågan lösas på ett enklare sätt genom att för motorfordonsförare vid statliga verk föreskrevs att, om inträffat missöde i trafik med något verkets fordon föranlett förarens instämmande till domstol, denne vore pliktig att till verket lämna underrättelse om dagen för målets förekomst.

Advokatfiskalen i försvarets civilförvaltning har framhållit, att man även på advokatfiskalskontoret känt behov av en sådan bestämmelse som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt. Förare av statens fordon torde i allmänhet vara ålagda att utan dröjsmål anmäla varje skada, som inträffat under trafik med fordonet. Likväl hände det i alltför stor utsträckning att mål, i vilka ersättningstalan fördes mot statens motorfordonsförare, hänskötes till domstol och avgjordes utan att staten underrättats om målet. I många av dessa fall torde, om staten erhållit nödig tid härtill, uppgörelse ha kunnat träffas utom rätta, varigenom domstolen besparats arbete och staten extra kostnader.

Advokatfiskalen har vidare anfört:

Som ombudsmannen hos järnvägsstyrelsen anfört har förare av statens fordon intresse av att statsverket inträder i rättegången men många gånger förstår han icke detta. Det kan också förhålla sig så, att han i föreskriven ordning lämnat underrättelse om skadan men underrättelsen blivit för viss utredning uppehållen på vägen. Föraren har kanske icke heller den initiativkraft eller kännedom om förvaltningsapparaten att han själv kan föra inställelsen taga reda på om staten reglerar skadan eller inställer sig i rätte-

gången. Erfarenheten har visat att problemet icke på ett helt tillfredsställande sätt lösts genom att vederbörande förare instruerats att underrätta överordnad om inträffade skador. Anledningen härtill torde vad försvarsväsendet angår till en del vara att söka i den synnerligen stora personalorganisationen och därinom förekommande täta personalbyten.

Advokatfiskalen har slutligen framhållit, att det av lagtekniska skäl ställde sig svårt att genomföra den föreslagna ändringen i 22 § trafikförsäkringslagen. Syftet skulle emellertid kunna vinnas utan lagändring, om det ålades domstolarna att tillse att i mål där ersättningstalan fördes mot förare av motorfordon, för vilket enligt 4 § trafikförsäkringslagen försäkringsplikt icke föreläge och som ej det oaktat vore trafikförsäkrat, underrättelse om målet i god tid före huvudförhandlingen tillställdes fordonets ägare. Härvid borde iakttagas att, om fordonet ägdes av kronan, underrättelsen skulle med uppgift om fordonets registreringsnummer tillställas den myndighet, som hade att bevaka kronans talan i mål om ansvarighet för skada i följd av trafik med fordonet, eller ock den myndighet, som disponerade fordonet.

För egen del har *justitiekanslersämbetet* närmast anslutit sig till det av advokatfiskalen framlagda förslaget. Till utveckling av sin ståndpunkt har ämbetet anfört:

Staten och andra i 4 § trafikförsäkringslagen omförmälda ägare av bilar, som icke tagit trafikförsäkring, har tydligen intresse av att erhålla kännedom om den ersättningstalan, som riktats eller kommer att riktas mot förare av sådant fordon. I förhållande till andra ägare av bilar intar emellertid nu ifrågasvarande bilägare endast för det fall, att bilen brukas utan lov, en särställning; de ägare, som icke behöver hålla trafikförsäkring å sina bilar och jämväl underlåter detta, svarar nämligen även i berörda fall för trafikskada. I alla andra fall har angivna bilägare icke annan ansvarighet än den, egenskapen att vara ägare till bil medför, låt vara att dessa ägare, i motsats till andra, icke kan övervältra ansvarigheten å trafikförsäkringsgivare. En föreskrift av innehåll, att skadelidande skulle vara skyldig att underrätta icke trafikförsäkringspliktiga bilägare om sina skadeståndsanspråk, lär i de vanliga fallen, där ansvarigheten för ägaren således sammanfaller med den ansvarighet, som åvilar varje annan ägare av bil, icke kunna förbindas med sådan påföljd för underlåtenhet att efterkomma föreskriften, som stadgas i 22 § trafikförsäkringslagen. Ett lagfästade av dylik påföljd skulle ju medföra, att här avsedda bilägare finge en mera gynnad ställning än andra. Att meddela en föreskrift av ifrågasatt innehåll utan påföljd för underlåtenhet att efterkomma densamma torde knappast ha tillräckligt fog för sig. I de fall åter, då bil brukats utan lov, lär visserligen föreskrift om underrättelseskyldighet kunna förbindas med påföljd för underlåtenhet att fullgöra skyldigheten. Men något större behov av ett stadgande med detta innehåll synes icke finnas, eftersom nämnda fall endast mera sällan torde inträffa.

Såsom skäl emot den ifrågasatta lagstiftningsåtgärden skulle det ligga nära till hands att ytterligare anföra, att staten och därmed i förevarande hänseende likställda bilägare rätteligen borde på annat sätt än genom skadelidande kunna erhålla kännedom om att ersättningsanspråk riktas mot någon av deras bilförare. Genom att anmoda sina bilförare att lämna underrättelse om inträffad skada i följd av trafik med bil skulle förevarande bilägare kunna antagas erhålla betryggande möjlighet att vinna erforderliga

upplysningar om väntad eller anhängiggjord skadeståndstalan. Emellertid torde av dessa bilägare i varje fall staten på det sättet befinna sig i undantagsställning, att inom vissa förvaltningsområden, särskilt med omfattande personalorganisation, trots alla ansträngningar svårigheter möter att förmå bilförare eller dem närmast överordnade myndigheter att till vederbörande insända erforderlig underrättelse om skadeståndsanspråk. Framför allt synes detta gälla inom försvarsväsendet. För statens del kan således anförda omständighet icke åberopas såsom skäl mot den föreslagna lagändringen. Tvärtom torde det kunna ifrågasättas, om icke i anslutning till det förslag, som framlagts av advokatfiskalen vid försvarets civilförvaltning i hans yttrande, domstolarna borde anmodas tillse, att där ersättningstalan föres mot förare av sådant staten tillhörigt motorfordon, som icke är trafikförsäkrat, underrättelse om målet, innefattande uppgift om fordonets registreringsnummer, i god tid före huvudförhandlingen tillställs den myndighet, som har att bevaka statens talan i dylika mål, eller, om denna myndighet ej är känd, den myndighet, som disponerar fordonet, allt såframt denna myndighet icke redan äger kännedom om den mot föraren väckta talan.

Militieombudsmannens framställning.

I sin förut omförmälda skrivelse har militieombudsmannen anført, att vid en av honom den 15 juni 1951 förrättad inspektion av rådhusrätten i Visby framkommit, att sedan rådhusrätten på yrkande av målsägande förpliktat förare av krigsmakten tillhörigt motorfordon att utgiva ersättning för skada i följd av trafik med fordonet det alltemellanåt inträffat att föraren guldit det utdömda beloppet och därefter icke, ehuru han därtill varit berättigad, av kronan sökt åter vad han nödgats utgiva. Framför allt vore detta fallet, då det gällde ersättning för mindre skador som uppkommit exempelvis å cyklar. Det hade från rådhusrättens sida gjorts gällande, att förarna icke från vederbörande militära förvaltningsmyndighet komme i åtnjutande av det bistånd för reglerande av skadeståndsfrågan, som kronan borde vara skyldig lämna i lika mån som försäkringsbolagen då det gällde trafikförsäkrade motorfordon.

I ett av militieombudsmannen infordrat yttrande i frågan anförde *försvarets civilförvaltning*: Då det tidigare ofta hänt att de militära myndigheterna icke till vederbörande centrala förvaltningsmyndighet anmält inträffade skadefall i följd av trafik med krigsmakten tillhöriga motorfordon, hade under år 1948 inom civilförvaltningens advokatfiskalskontor — som vore centralt organ inom försvarsväsendet för utredning av mål angående dylika skadefall — utarbetats ett formulär för skadeanmälan, vilket tillställts de militära förband som disponerade motorfordon. I den mån dylik anmälan inkomme, syntes någon fara för enskild persons förfång icke föreligga. Då det, såsom undantagsvis förekommit, blivit bekant för advokatfiskalen, att en förare utgivit ersättning, hade advokatfiskalen tagit initiativ till att föraren i mån av befogenhet fått sitt åter. Beträffande frågan om skyldighet att i militära trafikmål underrätta kronan om föreliggande ska-

deståndsanspråk hade civilförvaltningen yttrat sig med anledning av remiss å 1945 års försäkringsutrednings betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. Civilförvaltningen hade därvid anfört: »Beträffande lagförslaget synes anledning föreligga till en erinran, som för övrigt även kan framställas mot nu gällande lag, nämligen angående skadelidandes under rättelseskyldighet. Då kronans ställning beträffande krigsmaktens motorfordon i väsentliga hänseenden är jämförlig med en försäkringsgivares, borde även kronan beredas säkerhet för att komma i åtnjutande av den förmån, som består i möjligheten att kunna inträda i rättegång om trafikskada på egen förarens sida. Betydande olägenheter ha nämligen uppstått genom att kronan antingen icke alls eller ock för sent erhållit kännedom om förekomsten av sådana mål. Ehuru påföljd av talans förlust mot kronan såsom ägare av krigsmaktens motorfordon icke lär kunna stadgas för utebliven under rättelse om rättegång mot förare av dylika fordon, borde domstolarna likväl i någon form åläggas att tillse, att kronan vid behov skall erhålla meddelande om att rättegång anhängiggjorts, i så god tid, att intervention må kunna ske. Om av hänsyn till följdriktigheten bestämmelse av sådant innehåll icke kan intagas i förevarande lag, som icke avser krigsmaktens fordon, bör särskild författning i ämnet utfärdas.» Med hänvisning till vad civilförvaltningen sålunda tidigare anfört ville civilförvaltningen såsom sin uppfattning uttala att fullt säkra garantier mot missförhållanden av påtalad art icke kunde skapas i annan form än genom en bestämmelse av den i remissvaret angivna innebörden.

Efter att vidare ha erinrat om de yttranden, som avgivits över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning, anförde *militieombudsmannen* för egen del:

Såsom antytts i civilförvaltningens skrivelse ankommer det på advokatfiskalskontoret i civilförvaltningen såsom centralt organ att verkställa utredning rörande ersättningskrav mot kronan i anledning av skador, som uppstått i följd av trafik med krigsmaktens motorfordon. Advokatfiskalskontoret utför även kronans talan i hithörande mål. Med hänsyn till det stora antalet över hela landet spridda militära förband och myndigheter som disponerar över motorfordon måste självfallet betydande svårigheter förefinnas att inom krigsmaktens organisation åstadkomma en anordning, varigenom det centrala organet i alla förekommande fall erhåller underrättelse om ersättningsanspråk som i trafikmål väckes mot förare av krigsmaktens motorfordon. Vad civilförvaltningen anfört i nyss berörda skrivelse ävensom vad som förekommit i samband med min inspektion av rådhusrätten i Visby torde också giva belägg för att med nuvarande författningsbestämmelser risk föreligger för att rättsförluster kunna uppkomma för förare av kronans motorfordon.

Med hänsyn till det anförda syntes det militieombudsmannen angeläget, att den föreliggande frågan snarast bleve reglerad. Enligt militieombudsmannens mening syntes den praktiskt mest lämpliga lösningen vara att finna i den av såväl justitiekanslersämbetet som civilförvaltningen ifrågasatta anordningen att underrättelseplikten ålades den domstol som upptog målet.

Yttranden över militieombudsmannens framställning.

Över militieombudsmannens framställning har efter remiss yttranden avgivits av Svea hovrätt, föreningen Sveriges häradshövdingar, styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare och Sveriges advokatsamfundets styrelse.

Styrelsen för stadsdomarföreningen och *advokatsamfundets styrelse* har tillstyrkt, att underrättelseskyldighet ålades domstolarna, då ersättningsstalan fördes mot förare av statens motorfordon. Styrelsen för stadsdomarföreningen ifrågasätter vidare om icke underrättelseskyldigheten lämpligen borde utsträckas till att avse alla mål i vilka ersättningstalan fördes mot förare av motorfordon, som jämlikt 4 § trafikförsäkringslagen icke vore trafikförsäkrat.

Svea hovrätt har framhållit, att goda skäl kunde åberopas för en sådan ordning att staten eller, rättare sagt, representant för staten bleve undermåttad om skadeståndstalan mot förare eller brukare av krigsmaktens motorfordon. På de skäl justitiekanslersämbetet anfört förmenade även hovrätten, att underrättelseplikten icke lämpligen kunde läggas å käranden i skadeståndsmålet. Ej heller syntes den utvägen böra väljas, att föreskrift meddelades om skyldighet för föraren att underrätta fordonets ägare. En sådan föreskrift tedde sig i förstone enkel och välfunnen men torde i praktiken icke vara tillräckligt effektiv. Hovrätten vore därför benägen att biträda militieombudsmannens uttalande, att underrättelseplikten borde läggas å den domstol, som upptog målet. Visserligen skulle införandet av en sådan underrättelseplikt komma att betunga domstolarna, men detta finge skäpligen icke tillmätas avgörande betydelse, såvitt gällde ett berättigat intresse, som icke kunde beräknas bli tillgodosett på annat sätt.

Hovrätten har emellertid framhållit, att frågan syntes böra lösas i ett större sammanhang. Underrättelseskyldighet syntes sålunda böra föreligga i alla fall, då staten vore ägare eller brukare av motorfordon, samt gälla till förmån även för andra i 4 § trafikförsäkringslagen angivna rättssubjekt. En sådan utsträckning av underrättelseskyldigheten sammanhängde i sin tur nära med de problem, som upptagits till behandling i 1945 års försäkringsutrednings betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m.

Häradshövdingeföreningen har avstyrkt framställningen och därvid anfört:

Det synes ligga i sakens natur att det bör åligga den förare av staten tillhörigt eller av staten förhyrt motorfordon, mot vilken skadeståndstalan föres, att därom underrätta sin närmaste förman, å vilken det bör ankomma att underrätta vederbörande centrala myndighet. Den omständigheten att det kan möta svårigheter att inom krigsmaktens organisation vidtagna anordningar, varigenom man erhåller garanti för att det centrala organet verkligen erhåller underrättelse i alla förekommande fall, får icke tagas till intäkt för att å annan myndighet, i detta fall domstol, överflytta denna underrättelseskyldighet. För domstolen är det en främmande uppgift att på detta sätt tillhandagå utomstående med underrättelser om förekommande mål. — — — Domstolarna är för närvarande överbelastade med uppgiftsskyldigheter i skilda avseenden. Det kan icke utan mycket starka skäl anses till-

börligt att lägga ytterligare dylik underrättelseskyldighet å domstol. Man måste härutinnan hålla i erinran att en underlåtenhet eller en försummelse härutinnan för vederbörande domstolstjänsteman kan medföra allvarlig skadeståndsskyldighet. För föreningen synes det naturligare och med rättvisa och billighet mer överensstämmande att inom krigsmaktens organisation vidtaga sådana anordningar att underrättelse om ersättningsanspråk i trafikmål verkligen kommer vederbörande tillhanda.

Departementschefen.

Enligt 4 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon är staten, kommuner och vissa andra rättssubjekt befriade från den ägaren av motorfordon eljest åvilande skyldigheten att hålla sina fordon trafikförsäkrade. Å andra sidan har sådan ägare, om försäkring icke ändå tagits, ett utvidgat ansvar gent emot tredje man för skada i följd av trafik med honom tillhörigt motorfordon. Inom statsverket förekommer det i enlighet härmed i stor utsträckning att fordonen hålles oförsäkrade. Så är exempelvis fallet med krigsmaktens, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och statens järnvägars motorfordon. Andra myndigheter, såsom domänstyrelsen, telegrafstyrelsen och generalpoststyrelsen, har däremot sina fordon eller flertalet av dem försäkrade. Kommuner och andra nu ifrågakommande ägare av motorfordon torde i regel ha tagit trafikförsäkring.

Det må vidare erinras om, att enligt lagen den 31 oktober 1939 med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. ägaren är fritagen från skyldighet att hålla fordon trafikförsäkrat under tid, då det är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt föreskrifter i allmänna förfogandelagen m. fl. författningar. För oförsäkrat fordon står staten i utvidgat ansvar gent emot skadelidande.

För sådana fall, då försäkring finnes, stadgas i 22 § trafikförsäkringslagen att den, som mot ägare, brukare eller förare av motorfordon för talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är skyldig att därom underrätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. Bestämmelsen har främst motiverats med att det för försäkringsgivaren är betydelsefullt att skadestandsfrågan icke blir avgjord utan hans hörande.

Någon motsvarande underrättelseskyldighet föreligger icke, då ersättningstalan väckes mot förare av motorfordon, å vilket i enlighet med bestämmelsen i 4 § trafikförsäkringslagen eller lagen den 31 oktober 1939 trafikförsäkring icke tagits. Med hänsyn till det ansvar, som åvilar ägaren respektive brukaren gent emot tredje man, har emellertid i en sådan situation fordonets ägare eller brukare, i lika mån som i vanliga fall försäkringsgivaren, intresse av att erhålla kännedom om den mot föraren väckta ersättningstalan. Särskilt gäller detta då fordonet tillhör eller nyttjas av staten, vars regressrätt mot föraren beskäres av bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1946. Avsaknaden av motsvarighet till 22 § trafikförsäkringslagen för de nu behandlade fallen har också visat sig medföra stora olägenheter för statsverket med dess omfattande bestånd av motorfordon. Att märka är vidare att det även för föraren är betydelsefullt att ägaren respektive bru-

karen har möjlighet att inträda i rättegången. En dom, varigenom skadeståndsskyldighet ålagts föraren, är nämligen i princip icke bindande för ägaren eller brukaren och även om det i praktiken sällan torde inträffa, att denne vägrar att godtaga domen som grund för reglering av skadan, kan dock den omständigheten, att han ej haft tillfälle att tillvarataga sina intressen i rättegången, medföra omgång och besvär för föraren då denne vill söka sitt åter. Inom försvarsväsendet förekommer det rent av, såsom militieombudsmannen framhållit, att föraren inför svårigheten att få statsverket att reglera skadan föredrar att själv slutligt svara för densamma. Det framstår med hänsyn till det anförda som angeläget att genomföra en ändring på denna punkt.

I sitt remissyttrande har Svea hovrätt hävdad, att förevarande spörsmål lämpligen borde upptagas i ett större sammanhang, och därvid hänvisat till 1945 års försäkringsutrednings betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. Jag vill med anledning därav framhålla, att frågan om genomförande av lagstiftning på grundval av nämnda betänkande icke torde äga omedelbar aktualitet. Inom justitiedepartementet har under år 1952 tillsatts två kommittéer för revision dels av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon, dels ock av principerna för stats och kommuns skadeståndsansvar. Det kan förutses att under utredningsarbetet även försäkringsrättsliga problem kommer att uppmärksammas. De två kommittéerna står emellertid ännu blott i början av sitt arbete. Med hänsyn till angelägenheten att komma till rätta med de nu påtalade missförhållandena synes förevarande begränsade lagstiftningsfråga därför icke böra få uppehållas av andra mera vittomfattande reformer.

Närmast till hands kan synas ligga att i analogi med bestämmelsen i 22 § trafikförsäkringslagen stadga skyldighet för kärke eller målsägande att underrätta fordonets ägare eller brukare, då han för ersättningstalan mot förare av motorfordon å vilket trafikförsäkring icke tagits. Det är emellertid att märka, att det ansvar gent emot tredje man, som åvilar staten och andra nu ifrågakommande personer och sammanslutningar, i vanliga fall icke skiljer sig från det ansvar som åvilar alla andra ägare eller brukare av motorfordon. En underrättelseskyldighet för käranden eller målsäganden kan därför, såsom justitiekanslersämbetet närmare utvecklat, icke lämpligen förbindas med en påföljd motsvarande den i 22 § trafikförsäkringslagen stadgade förlusten av rätten mot försäkringsgivaren. Annan lämplig påföljd synes ej heller stå till buds. Vid sådant förhållande och då en föreskrift utan angiven påföljd icke torde bli tillräckligt effektiv, synes underrättelseskyldighetens läggande å käranden eller målsäganden icke innefatta någon framkomlig väg.

Om föraren själv gör anmälan om målet till sin närmaste förman och denne ofördröjligen för anmälningen vidare till den som har att bevaka ägarens eller brukarens rätt — när det gäller statens fordon till vederbörande centrala förvaltningsmyndighet — finge risk för rättsförlust anses utesluten. En sådan ordning söker man redan nu tillämpa inom åtskilliga

grenar av statsförvaltningen. Inom olika statliga verk har sålunda i instruktioner för fordonsförare stadgats skyldighet för dem att omedelbart göra anmälan om inträffat trafikmissöde; det torde vara avsett, att om händelsen föranleder förarens instämmande till domstol, han även har att göra anmälan härom. Det har emellertid, särskilt inom verk med mera omfattande fordonsbestånd, visat sig, att full säkerhet icke på denna väg kunnat vinnas för att vederbörande myndighet alltid erhåller kännedom om förekommande rättegångar. Understundom underlåter förare av oförstånd att göra anmälan. Det har också förekommit att en anmälan blivit uppehållen på vägen genom de olika instanserna och först för sent kommit vederbörande tillhanda. Åtminstone såvitt rör statens fordon torde det därför icke vara tillfyllest att underrättelseskyldigheten lägges på föraren.

Med hänsyn till det anförda torde annan möjlighet att lösa det förevarande spörsmålet icke finnas än att lägga underrättelseskyldigheten på den domstol där målet anhängiggöres. Den ökade börda som härigenom pålægges domstolarna torde icke behöva bli alltför betungande. Redan enligt gällande rätt är domstolarna skyldiga att undersöka, huruvida det fordon, varom i målet är fråga, är trafikförsäkrat, och där så är fallet, huruvida försäkringsgivaren blivit underrättad; har så ej skett skall föreläggande meddelas käranden att underrätta försäkringsgivaren och inom viss tid inkomma med bevis därom. Det må för övrigt tilläggas, att vissa domstolar redan nu frivilligt brukar sörja för att underrättelse om målet lämnas vederbörande statsmyndighet.

Underrättelseskyldighet torde böra föreligga i samtliga fall, då fordonet i fråga äges eller nyttjas av staten och icke är trafikförsäkrat. Däremot torde det icke vara erforderligt att införa underrättelseplikt till förmån för även andra i 4 § trafikförsäkringslagen angivna fordonsägare än staten. Något behov av en sådan föreskrift har icke gjort sig gällande. Som förut anförts har dessa ägare i allmänhet sina fordon försäkrade och i övrigt torde det mestadels röra sig om så små fordonsbestånd att någon svårighet icke bör föreligga för ägaren att förskaffa sig kännedom om inträffade trafikmissöden och förekommande rättegångar.

En föreskrift om underrättelseskyldighet för domstol i nu avsedda fall synes lämpligen kunna få sin plats som ett nytt tredje stycke i förordningen den 3 maj 1946, vilken reglerar den ställning i skadeståndshänseende, som tillkommer förare av staten tillhöriga eller av staten nyttjade motordrivna fordon, och därmed också frågan om statens regressrätt mot föraren. Underrättelseskyldighet torde böra föreligga, då mot förare av fordon, som avses i förordningen och å vilket trafikförsäkring icke tagits, talan väckes om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet. Underrättelsen torde böra tillställas den myndighet, som har att bevaka statens rätt med avseende å fordonet, eller, om denna myndighet ej är känd för domstolen, den myndighet som disponerar fordonet. Sistnämnda myndighet har givetvis att ofördröjligen föra underrättelsen vidare till den som vederbör. Underrättelsen bör lämnas i god tid före huvudförhandlingen. Härav följer, att om först

vid huvudförhandlingen i ett mot föraren anhängiggjort brottmål skadeståndsanspråk framställes mot föraren, domstolen i allmänhet är förhindrad att vid det rättegångstillfället ingå i prövning av skadeståndsanspråket. Det är givetvis lämpligt att domstolen i underrättelsen lämnar uppgift om fordonets registreringsnummer.

Den föreslagna författningsändringen torde böra träda i kraft snarast möjligt.

Jag vill till sist understryka, att införandet av skyldighet för domstol att lämna underrättelse om förd ersättningstalan icke minskar angelägenheten av att förarna själva rapporterar, så snart skada inträffat i följd av trafik med fordonen. Om myndigheterna i tid erhåller kännedom om inträffade skadefall, kan nämligen mången gång skadeståndstalan undvikas och besvär och kostnader därigenom sparas. Det är därför angeläget att de myndigheter, som disponerar oförsäkrade motorfordon och icke tidigare instruerat sina förare att anmäla inträffade trafikmissöden, utfärdar instruktioner av sådant innehåll och att de också verkar för att dessa instruktioner blir efterlevda.

Ändringar i förordningen den 3 maj 1946, betingade av den nya vägtrafiklagstiftningen.

Departementspromemorian och yttranden däröver.

I den inom justitiedepartementet upprättade promemorian har föreslagits ändringar på två punkter i 1946 års förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten. I promemorian framhålls, att 1946 års förordning vid angivandet av författningens tillämplighetsområde använde vissa från motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 hämtade uttryck. I vägtrafikförordningen den 28 september 1951, vilken trätt i stället för bl. a. motorfordonsförordningen, hade införts en delvis ändrad terminologi. På grund härav syntes det lämpligt att jämka ordalydelsen av 1946 års förordning till överensstämmelse med terminologien i den nya vägtrafikförordningen. Vidare erinras i promemorian om att lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, till vilken lags 1 och 2 §§ 1946 års förordning hänvisade, upphävts och att dess stadganden med delvis ändrat innehåll upptagits i lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott. Vid sådant förhållande syntes det böra undersökas i vad mån hänvisningen till lagen den 7 juni 1934 kunde utbytas mot hänvisning till motsvarande stadganden i den nya lagen.

I fråga om de terminologiska frågorna anföres i promemorian följande:

1946 års förordning avser enligt ordalydelsen »motorfordon, motorredskap eller traktortåg». Dessa uttryck hänför sig till motsvarande begrepp i den numera upphävda motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936. Med motorfordon förstods i denna författning för färd på marken avsett

för person- eller godsbefordran eller för dragande av påhängsvagn inrättat fordon, som för framdrivande var försett med motor och icke löpte på skenor, ävensom underrede till dylikt fordon (chassi). Begreppet motorredskap omfattade traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt allenast till arbetsredskap hänförligt fordon, vilket för framdrivande var försett med motor och icke löpte på skenor och vilket icke var hänförligt till motorfordon. Med traktortåg förstods motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon.

Förordningen av 1946 torde således omfatta fordon av alla slag, som är inrättade för färd på marken, framdrives av motor och icke löper på skenor.

Att märka är nu, att i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 — vari med *fordon* förstås varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor, och med *motordrivet fordon* fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg — motordrivna fordon indelas i motorfordon (med underavdelningarna bil och motorcykel), traktor och motorredskap. Under begreppet motorredskap inrymmer alltså icke längre traktor. Begreppet traktortåg har fått utgå.

Med hänsyn till vad nu sagts synes de i 1946 års förordning förekommande orden »motorfordon, motorredskap eller traktortåg» böra utbytas mot »motorfordon, traktor eller motorredskap». Någon ändring i sak i fråga om förordningens tillämplighetsområde torde, såsom framgår av det ovan anförda, härigenom icke göras. En motsvarande jämkning bör göras i förordningens rubrik.

Vad därefter angår den i förordningen förekommande hänvisningen till den numera upphävda lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, så stadgar förordningen skyldighet för föraren att själv slutligt svara för skada, som inträffat under färd, då föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § i 1934 års lag.

Av de äsyftade lagrummen upptog 1 § bestämmelser om rattfylleri och liknande brott. I 1 mom. första stycket stadgades sålunda straff för den som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker, att det kunde antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Enligt andra stycket skulle föraren anses ha varit så påverkad av starka drycker som avsågs i första stycket, därest han haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver. I 2 mom. stadgades straff för det fall att det väl ej var styrkt, att föraren varit så påverkad som sades i 1 mom. första stycket, men alkoholkoncentrationen i hans blod uppgått till 0,8 men ej till 1,5 promille.

Dessa bestämmelser motsvaras i lagen om straff för vissa trafikbrott av stadgandena i 4 §.

I nämnda paragraf överensstämmer 1 mom. första stycket med 1 mom. första stycket av 1 § i den äldre lagen; dock har lagrummet i nya lagen erhållit ett vidgat tillämplighetsområde i det att stadgandet omfattar förare av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap. Straff för rattfylleri kan med andra ord enligt förevarande bestämmelse, till skillnad från vad tidigare var fallet, drabba även förare av traktor eller motorredskap utan tillkopplat släpfordon.

I nya lagen följer härefter ett andra stycke utan motsvarighet i äldre

lag, enligt vilket straff inträder för föraren, om han av annat berusningsmedel än starka drycker var så påverkad som sagts i första stycket.

Återstående stadganden i 4 § nya lagen — 1 mom. tredje stycket och 2 mom. — överensstämmer däremot i sak med stadgandena i 1 mom. andra stycket och 2 mom. av 1 § i lagen den 7 juni 1934; allenast den skillnaden föreligger att förevarande stadganden i nya lagen icke omfattar förare av motorredskap med tillkopplat släpfordon. Koppling av släpfordon till motorredskap förekommer emellertid blott undantagsvis, varför skillnaden torde sakna praktisk betydelse.

Rörande möjligheten att ersätta hänvisningen till 1 § lagen den 7 juni 1934 mot hänvisning till 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott anföres i promemorian följande:

Betänkligheter synes icke behöva möta mot att låta förare av staten tillhörigt eller av staten nyttjat fordon slutligt svara för skada i följd av trafik med fordonet — vilken inträffat under färd, då föraren varit så påverkad av starka drycker att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet — jämväl i det, av 1946 års förordning för närvarande icke omfattade fall, att det framförda fordonet var en traktor eller ett motorredskap utan tillkopplat släpfordon.

Det synes vidare lämpligt att — i anslutning till den utvidgning som härtinnan skett av det vid rattfylleri straffbara området — stadga skyldighet för föraren att slutligt svara jämväl för skada, som inträffat under färd, då han av annat berusningsmedel än starka drycker varit så påverkad, att det kan antagas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet.

Då övriga stadganden i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott i allt väsentligt överensstämmer med motsvarande bestämmelser i 1 § lagen den 7 juni 1934, synes hänvisningen till sistnämnda lagrum kunna utbytas mot hänvisning till 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

Skyldighet att själv slutligt svara för skada föreligger, som förut anförts, vidare för föraren om han under färden gjort sig skyldig till brott mot 2 § lagen den 7 juni 1934.

Nämnda lagrum var av följande lydelse:

Har någon vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 § eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Stadgandet motsvaras i lagen om straff för vissa trafikbrott av 1 § andra stycket, vilket lyder:

Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Rörande dessa stadganden anföres i promemorian:

Bestämmelsen i nya lagen skiljer sig som synes i sak från stadgandet i lagen den 7 juni 1934 dels därutinnan att bestämmelsen — i analogi med stadgandet i 4 § 1 mom. första stycket — gjorts tillämplig även på förare av traktor och motorredskap utan tillkopplat släpfordon, dels ock därige-

nom att straffansvaret icke gjorts avhängigt av att föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller liknande brott eller till överskridande av medgiven hastighet.

Att märka är emellertid att 1946 års förordning stadgar skyldighet för föraren att svara för skada icke blott i det fall, att han under färden gjort sig skyldig till brott mot 2 § lagen den 7 juni 1934, utan även, såvitt nu är i fråga, när han eljest orsakat skadan genom grov vårdslöshet. Sistnämnda bestämmelse gäller förare av motordrivet fordon av varje slag. Vid sådant förhållande och då med uttrycket »visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom» närmast torde åsyftas en kvalificerad form av grov vårdslöshet, stående på gränsen till uppsåt, synes någon egentlig ändring i sak icke ske, därest hänvisningen till 2 § lagen den 7 juni 1934 utbytes mot hänvisning till 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott.

I anslutning till det anförda föreslogs den ändringen i första stycket av förordningen, att orden »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» utbyttes mot »om denne under färden gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott».

Ändringarna i förordningen föreslogs träda i kraft snarast möjligt men borde icke äga tillämpning å skada som inträffat före ikraftträdandet.

Yttranden över promemorian har efter remiss avgivits av statskontoret, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen, domänstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, försvarets civilförvaltning och trafikförsäkringsföreningen.

De föreslagna ändringarna har i remissyttrandena tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Statskontoret* och *försvarets civilförvaltning* har ifrågasatt, om icke staten borde äga regressrätt mot föraren även i det fall, att han saknat giltigt körkort. Civilförvaltningen har framhållit, att trafikförsäkringsgivarna brukade förbehålla sig regressrätt i sådana fall.

Departementschefen. Bestämmelserna i förordningen den 3 maj 1946 avser att reglera den ställning i skadeståndshänseende, som tillkommer förare av vissa statens fordon. Förordningen äger tillämpning å skada, som inträffat i följd av trafik med staten tillhörigt eller av staten nyttjat motorfordon, motorredskap eller traktortåg. Dessa uttryck hänför sig till motsvarande begrepp i den numera upphävida motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936. I vägtrafikförordningen den 28 september 1951, vilken ersätter bl. a. motorfordonsförordningen, har införts en delvis ändrad terminologi. Sålunda har begreppet traktortåg utgått och traktor upptagits såsom självständigt begrepp vid sidan av motorredskap. Såsom gemensam beteckning för motorfordon, traktor och motorredskap har vidare införts termen »motordrivet fordon». Då bibehållandet av den äldre terminologien i 1946 års förordning kan medföra svårigheter vid författningens tillämpning, torde därför orden »motorfordon, motorredskap eller traktortåg» icke böra kvarstå. De kan lämpligen ersättas med uttrycket »motor-

drivet fordon», därvid i ett sista stycke bör utsägas att detta uttryck här har samma betydelse som i vägtrafikförordningen. Någon ändring i sak torde genom dessa jämkningar icke göras i fråga om förordningens tillämplighetsområde. En redaktionell ändring bör vidare vidtagas i författningens rubrik.

Enligt förordningens nuvarande lydelse är förare skyldig att själv slutligt svara för skada bl. a. i det fall att han 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. Nämnda lag är numera upphävd. Dess stadganden har överflyttats till lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott. Härvid har emellertid vissa jämkningar — mestadels i utvidgande riktning — gjorts i fråga om stadgandenas tillämplighetsområde och även i övrigt vissa ändringar genomförts.

Såsom framgår av departementspromemorian skulle en hänvisning till de nya stadgandena i 1 § andra stycket och 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott i stort sett draga med sig endast den förskjutningen i det civilrättsliga ansvaret att skyldighet skulle inträda för förare att slutligt svara för skadan — förutom i de fall då sådan skyldighet redan nu föreligger — dels då han gjort sig skyldig till rattfylleri under färd med traktor eller motorredskap utan tillkopplat släpfordon dels ock då han vid framförande av motordrivet fordon varit av annat berusningsmedel än starka drycker så påverkad att det kan antagas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Mot en sådan jämkning av området för förarens ansvar synes någon betänklighet icke behöva möta. Förslaget har ej heller mött någon gensaga i remissyttrandena. Vid sådant förhållande och då det måste anses lämpligt att överensstämmelse råder mellan det civilrättsliga ansvaret enligt 1946 års förordning och straffansvaret enligt den nya trafikbrottslagen, finner jag mig böra godtaga förslaget att utbyta hänvisningen till 1 och 2 §§ lagen den 7 juni 1934 mot hänvisning till 1 § andra stycket och 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

I ett par remissyttrandena har framförts önskemål om att regressrätt skulle införas för staten även gent emot förare som saknar körkort. Man har härigenom velat ställa staten i samma läge som försäkringsgivare. Jag vill med anledning härav framhålla, att förare av statens motorfordon även i vissa andra hänseenden intar en annan ställning i skadeståndshänseende än förare i enskild tjänst samt att anledning icke torde saknas att undersöka huruvida denna skillnad är sakligt motiverad. Då emellertid, som jag förut erinrat, frågorna om revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon och av principerna för stats och kommuns skadeståndsansvar för närvarande är föremål för utredning av särskilda kommittéer inom justitiedepartementet, läser de påtalade spörsmålen icke böra upptagas i förevarande mera begränsade sammanhang.

Även de nu föreslagna författningsändringarna torde böra träda i kraft snarast möjligt. Å skada som uppstått före ikraftträdandet bör äldre bestämmelser alltjämt tillämpas.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen att antaga ett i enlighet med det anförda inom justitiedepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i förordningen den 3 maj 1946 (nr 175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.*

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

Ur protokollet:

Georg Dahlin.
