

Nr 12.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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.

Genom en den 16 januari 1953 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 43, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över justitiedepartementens ärenden föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen 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.

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.)

(Föreslagen lydelse.)

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

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 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 motorfor-

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 ska-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

don eller om han orsakat skadan dan uppsåtligen eller genom grov uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan löshet eller brukat fordonet utan lov. lov.

Vad föraren — — — — — för skadan.

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 underrätta 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 motordrivnet 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.

I fråga om de i propositionen anförda skälen får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Enligt förslaget skall domstol underrätta vederbörande statliga myndighet, då mot förare av staten tillhörigt eller av staten nyttjat motordrivnet 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.

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 ersättingens 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 försäkrings-tagaren 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.

Olika framställningar och yttranden däröver.

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.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning har efter remiss yttrande avgivits av justitiekanslersämbetet, som därjämte överlämnat av ämbetet från ombudsmannen hos järnvägsstyrelsen och advokatfiskalen i försvarets civilförvaltning infordrade yttranden.

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

En översiktlig redogörelse för innehållet i nämnda framställningar och yttranden har i propositionen lämnats å s. 7—13, vartill utskottet hänvisar.

Departementschefen.

Föredragande departementschefen, statsrådet Zetterberg, har i propositionen anfört följande.

»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 ersättningsstalan 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 ersättningsstalan. 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 brukaren 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 tillvarata 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 hävdat, att förevarande spørsmål 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 kärke 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 kärke 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 ofördörligen 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 mängden 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 en inom justitiedepartementet i oktober 1952 upprättad promemoria har framlagts förslag till ändringar på två punkter 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.

I promemorian framhålles, 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 spörsmålen anföres i promemorian bl. a., att de i 1946 års förordning förekommande orden »motorfordon, motorredskap eller traktortåg» borde utbytas mot »motorfordon, traktor eller motorredskap». Någon ändring i sak i fråga om förordningens tillämplighetsområde syntes härigenom icke göras.

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 åsyftade 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 härutinnan 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 därigenom 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».

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.

Föredragande departementschefen har i förevarande del anfört följande.

»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 »motordrivet 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, lärer 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.»

Utskottet.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,

att förevarande proposition, nr 43, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 24 februari 1953.

På första lagutskottets vägnar:

EMIL AHLKVIST.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Branting, Olofsson, fru Sjöström-Bengtsson, herrar Herbert, Hermansson, Lindgren, Göransson och Magnusson;

från andra kammaren: herrar Lindberg, Landgren, fröken Öberg, herrar Gustafsson i Borås, Skoglund i Umeå, Johansson i Norrfors, Östlund och Larsson i Stockholm.