

Nr 15

Lagutskottets betänkande i anledning av propositionen 1974:33 med förslag till lag om inrikes vägtransport jämte motion.

I propositionen 1974:33 har Kungl. Maj:t (justitiedepartementet) efter att ha hört lagrådet föreslagit riksdagen att antaga i propositionen framlagt förslag till lag om inrikes vägtransport.

Med anledning av propositionen har väckts en motion, 1974:1628. Motionsyrkandet redovisas på s. 13.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagstiftning genomförs beträffande inrikes godsbefordran på väg.

I den föreslagna lagen regleras förhållandet mellan transportör och transportkund. Förslaget anknyter nära till vad som gäller enligt konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), som Sverige tillträdde år 1969. Lagen innebär sålunda att i stort sett samma bestämmelser kommer att gälla för inrikes och internationell godsbefordran på väg.

Lagens centrala bestämmelser innehåller regler om bekräftande och fullgörande av fraktavtal och om transportörens ansvarighet när godset går förlorat eller skadas eller det utlämnas för sent. I likhet med vad som gäller inom transporträttens övriga områden är detta ansvar begränsat till visst belopp.

Lagen föreslås bli tvingande i den bemärkelsen att dess bestämmelser i princip inte får åsidosättas genom avtal som är till nackdel för transportkunden. Däremot är det inget hinder mot att transportören tar på sig förpliktelser som går utöver vad som gäller enligt lagen.

Lagförslaget**Förslag till
Lag om inrikes vägtransport**

Härigenom förordnas som följer.

Lagens tillämpningsområde m. m.

1 § Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag.

Om avtal som är underkastat konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) gäller särskilda bestämmelser.

2 § Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flytt saker.

Lagen skall ej heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM) eller som järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

3 § Med fordon förstås i denna lag varje slag av fordon som användes för godsbefordran på väg.

4 § Fraktas fordonet med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg, är denna lag tillämplig på befordringen i dess helhet, förutsatt att godset under befordringen ej lossas från fordonet av annan anledning än att det varit omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet sätt.

Visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordringen med det andra transportmedlet, icke beror av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med detta transportmedel, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler som gäller för befordran med det andra transportmedlet, om dessa regler ej kan åsidosättas genom avtal som inskränker fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

5 § Bestämmelserna i denna lag får ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avsändare eller mottagare, om ej godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 § För vad någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets

fullgörande är fraktföraren ansvarig som om handlingen eller underlåtenheten varit hans egen.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

Fraktsedel

7 § Fraktsedel skall upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det och användandet av fraktsedel ej medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller skilda partier och skall befordringen ske med användande av fraktsedel, kan såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

8 § Fraktsedel upprättas i flera exemplar, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Fraktsedel underskrives av fraktföraren. Underskriften kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Fraktsedel skall överlämnas till avsändaren i samband med att godset mottages till befordran.

9 § Fraktsedel skall innehålla uppgift om

- a) avsändarens namn och adress,
- b) fraktförarens namn och adress,
- c) ort och dag för fraktförarens mottagande av godset till befordran samt bestämmelseorten,
- d) mottagarens namn och adress,
- e) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning,
- f) i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning och, när så kräves, de försiktighetsmått som skall vidtagas.

10 § På begäran av avsändaren eller fraktföraren skall, utöver vad som gäller enligt 9 §, i fraktsedel intagas uppgift om

- a) ort och dag för upprättandet,
- b) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet,
- c) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd,
- d) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnas,
- e) anvisningar som behövs för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras,
- f) förbud mot omlastning,
- g) kostnader som avsändaren åtager sig att betala,
- h) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas,
- i) enligt 33 § uppgivet värde av godset samt belopp vilket motsvarar i

36 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande,

- j) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset,
- k) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord,
- l) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

I fraktsedeln får intagas de ytterligare uppgifter som parterna anser påkallade.

11 § Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av att uppgift som avsändaren lämnar i fraktsedel eller för att intagas i denna är oriktig eller ofullständig.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

12 § Har uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer lämnats i fraktsedel, åligger det fraktföraren att när han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av dessa uppgifter. Kan han ej med skäligen medel göra detta eller menar han att lämnad uppgift är oriktig, skall han anteckna förbehåll härom på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när han mottager godset och, om han önskar göra förbehåll häremot, ange förbehållet jämte grunden för detta i fraktsedeln. Sker befordran utan fraktsedel, skall fraktföraren i den utsträckning omständigheterna ej föranleder annat undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt i samband med att godset mottages till befordran underrätta avsändaren om de förbehåll han finner sig böra göra.

Har avsändaren uttryckligen godkänt förbehåll enligt första eller andra stycket genom anteckning på fraktsedeln eller, när fraktsedel ej upprättas, genom annan förklaring, är förbehållet bindande för honom.

Avsändaren kan fordra att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnaden för sådan undersökning. Om fraktsedel upprättas, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

Fraktsedels bevisverkan m. m.

13 § De i fraktsedeln angivna avtalsvillkoren skall antagas återge fraktavtalets innehåll, om ej annat visas. Fraktsedeln skall gälla som bevis om fraktförarens mottagande av godset, om det ej visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga.

Har fraktsedel upprättats och har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln och angivit grunden för förbehållet skall, om ej annat visas, godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, och antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Är fraktföraren i fall som avses i 12 § andra stycket andra

punkten skyldig att undersöka godsets och förpackningens tillstånd, skall, om fraktföraren ej enligt vad där föreskrives gjort förbehåll, godset och förpackningen antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden undersökningsplikten omfattat, såvida ej annat visas.

Bristfällig förpackning

14 § Är godset bristfälligt förpackat och uppkommer till följd därav skada på person, fordon, utrustning eller annat gods eller uppstår annan kostnad, svarar avsändaren mot fraktföraren för skadan eller kostnaden. Vad nu sagts gäller dock ej, om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han underlät att göra förbehåll om bristfälligheten.

Farligt gods

15 § Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan under rättelse ej intagits i fraktsedel, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt visa att fraktföraren kände till den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

Gods av farlig beskaffenhet, om vars farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket, får han, utan skyldighet att lämna ersättning, lossa eller, om det ej skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd, förstöra eller oskadliggöra. Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren kostnad och skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 § Avsändaren skall ställa de handlingar till fraktförarens förfogande och lämna honom de upplysningar som behövs till uppfyllande av tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren.

Avsändaren är ansvarig mot fraktföraren för skada som uppkommit till följd av att sådan handling eller upplysning som avses i första stycket saknas eller är ofullständig eller oriktig, dock ej om fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är ej skyldig att undersöka om handlingarna och upplysningarna är riktiga eller fullständiga.

Går handling som överlämnats till fraktföraren förlorad eller användes den oriktigt, svarar fraktföraren för därav uppkommande skada, om han ej förmår visa, att förlusten eller den oriktiga användningen icke beror av fel eller försummelse från hans sida. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att begära av fraktföraren att befordringen avbrytes, att bestämmelseorten ändras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som tidigare angivits eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

18 § Lämnar avsändaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisningens utförande.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning som ej kan utföras, när den når den som skulle ha följt anvisningen, eller vars utförande skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta avsändaren om att han ej kan efterkomma sådan anvisning. Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller skyldig att efterkomma.

19 § Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ har att ställa sig till efterrättelse, är han ansvarig för skada som uppkommer därigenom. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Godsets utlämnande

20 § Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten är mottagaren berättigad att begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 27 § andra stycket, får mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

Mottagare som begär att få godset utlämnat har också rätt att erhålla sådant fraktsedelsexemplar som upprättats för att överlämnas till honom.

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt första stycket är skyldig att betala det belopp som fraktföraren är berättigad att uppbära enligt fraktavtalet. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

21 § Utlämnas godset till mottagaren utan att sådant efterkrav uttages som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändarens skada intill efterkravets belopp. Vad fraktföraren sålunda erlagt får han söka åter av mottagaren.

Hinder för befordringens utförande

22 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten att det är omöjligt att fullgöra fraktaftalet på det sätt som överenskommits, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

Medger omständigheterna att befordringen utföres på annat sätt än som överenskommits och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt första stycket, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose avsändarens intresse.

Hinder för utlämnande

23 § Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

Mottagaren får, trots att han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren ej erhållit annan anvisning från avsändaren.

Av anvisning föranledda kostnader

24 § Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 22 eller 23 §. Rätt till ersättning föreligger dock ej om kostnaden beror av fel eller försummelse från fraktförarens sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

25 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten vara omöjligt att utföra befordringen eller föreligger efter godsets ankomst dit hinder för dess utlämnande, får fraktföraren, om han ej genast kunnat erhålla anvisning som han rimligen varit skyldig att efterkomma, lossa godset för avsändarens räkning. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är skyldig att förvara godset åt avsändaren. Han får dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren är berättigad till enligt fraktaftalet och de övriga belopp som kan krävas ersatta.

26 § Fraktföraren får sälja godset utan att invänta anvisning som avses i 22 eller 23 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren får även sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning som han rimligen kan anses skyldig att efterkomma.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Om det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta avsändaren om tid och plats för försäljningen.

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset och kostnaden för försäljningen tillställas avsändaren. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

27 § Fraktföraren är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnas. Fraktföraren är även ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när godset icke utlämnas inom avtalad tid. Om särskild tid ej avtalats, föreligger dröjsmål när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

28 § Fraktföraren är fri från ansvarighet enligt 27 §, om han visar att förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida, eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Fraktföraren får ej till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han kan ha hyrt fordonet, eller av dennes folk.

29 § Fraktföraren är vidare fri från ansvarighet enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) befordran med öppet fordon utan presenning, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat,

c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av person som handlar för avsändarens eller mottagarens räkning,

d) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, såsom genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare,

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset,

f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kan härröra av risk som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, om det icke visas att den ej är att tillskriva sådan risk. Antagande som nu sagts får dock ej göras i fall som avses i första stycket a), när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av hela kollin.

Sker befordringen med fordon som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får fraktföraren till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i första stycket d) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvilat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

Fraktföraren får till befrielse från ansvarighet åberopa vad som föreskrives i första stycket f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

30 § Är fraktföraren enligt 28 eller 29 § ej ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar han endast i den utsträckning som omständighet, för vilken han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Förlorat gods

31 § Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det godset mottogs till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset gått förlorat.

Den som är berättigad till ersättning för förlorat gods får, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen begära att omedelbart bli underlättad i händelse godset skulle komma till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket får inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet, dels återbetalar den gottgörelse som han uppburit med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Framställs ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset utlämnas, får fraktföraren förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

32 § Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde på den ort och vid den tid godset mottogs till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, om sådant saknas, marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Fraktförarens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 50 kronor för kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Utöver vad nu sagts skall ersättning utgå för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas till fullo om godset gått förlorat och i övrigt till en mot minskningen svarande del.

33 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 32 § andra stycket angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som fraktföraren begärt, gäller i stället för detta belopp det värde som angivits i fraktsedeln.

Ersättningens storlek när gods skadats

34 § Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter värdet av godset jämte frakt och andra utlägg i samband med befordringen enligt 32 § första och tredje styckena.

Ersättning enligt första stycket får ej överstiga vad som skulle ha utgått om sändningen förlorats eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

35 § Fraktförarens ansvarighet för skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande är begränsad till fraktens belopp.

Särskilt leveransintresse

36 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit det belopp, som han anser motsvara ett med ett riktigt utlämnande förbundet intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides, och erlagt den tilläggsavgift fraktföraren begärt, utgår utöver vad som följer av 32–35 §§ ersättning intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

37 § De bestämmelser i denna lag som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek tillämpas i fråga om varje talan om ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål

som riktas mot fraktföraren eller mot någon som fraktföraren svarar för enligt 6 §, även om sådan talan icke grundas på fraktavtalet.

Uppsåt eller grov vårdslöshet

38 § Har fraktföraren uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada, får han ej åberopa de bestämmelser ovan i denna lag som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada. I sådant fall är den för vilken fraktföraren svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet berättigad att åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

Jämkning av skadestånd

39 § Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas, om skadeståndsskyldigheten finnes oskäligt betungande med hänsyn till parternas ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken avsändaren eller fraktföraren svarar ådragit sig skadeståndsskyldighet.

Reklamation, preskription och laga domstol

40 § Den som vill begära ersättning av fraktföraren för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge fraktföraren meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren eller någon, för vilken denne svarar enligt 6 §, till last.

41 § Talan rörande befordran som avses i denna lag skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år.

Tiden skall räknas

a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren,

b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, när särskild tid härför ej avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran,

c) i annat fall än nu nämnts från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalet slöts.

Har tiden för talan försuttits, får fordran ej heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

42 § Talan mot fraktförare, avsändare eller mottagare rörande befordran

som avses i denna lag kan väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort där godset mottogs till befordran eller vid domstolen i bestämmelseorten.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

43 § Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är envar av dem ansvarig för befordringen i dess helhet, om ett exemplar av fraktsedeln åtföljer godset. Varje fraktförare efter den förste inträder genom att taga emot godset och fraktsedeln som part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

44 § Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål får, utom när fråga är om genkåromål eller yrkande om kvittning i rättegång angående fordran grundad på samma fraktavtal, föras endast mot den förste eller den siste fraktföraren eller den fraktförare som utförde den del av befordringen, under vilken den händelse inträffade som orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet. Talan får föras samtidigt mot flera av dessa fraktförare.

45 § Fraktförare som betalat ersättning enligt denna lag kan återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen enligt följande regler:

a) har skadan orsakats av händelse för vilken en fraktförare ensam är ansvarig, skall han svara för ersättningen,

b) är flera fraktförare ansvariga för händelse eller händelser som orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten,

c) kan det ej utredas på vilka fraktförare ansvaret vilar, delas ersättningsskyldigheten mellan dem alla i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Kan någon av fraktförarna ej betala vad som faller på honom, skall bristen delas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna får avtala om avvikelse från vad som föreskrives i första och andra styckena.

46 § Fraktförare mot vilken krav framställs med stöd av 45 § kan icke göra invändning om att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han erlagt, om ersättningen fastställts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda i denna.

Bestämmelserna i 41 § har motsvarande tillämpning på regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper dock från den dag då dom, varigenom ersättningen till den skadelidande bestämdes, vann laga kraft eller, om anspråket ej fastställts genom dom, från den dag då betalning skedde.

Särskilda bestämmelser

47 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

Motionen

I den i anledning av propositionen väckta motionen 1974:1628 av herr Boo m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar

1. att lagtexten beträffande transport av farligt gods och fraktförarens ansvarighet utformas i enlighet med vad som i motionen anförs,
2. att lagtexten utformas så att det av fraktsedeln klart skall framgå om transporten gäller farligt gods.

Motionsskälen redovisas nedan under rubriken Utskottet.

Utskottet

Inledning

Sedan länge har i Sverige funnits en civilrättslig lagstiftning som reglerar transporter till sjöss, med flyg och på järnväg. När det gäller vägtransporter däremot har det hittills saknats sådan lagstiftning. Med hänsyn till att numera mer än hälften av all inrikes godsbefordran utförs med lastbil är det självfallet inte tillfredsställande att lagstiftning saknas på detta område. Även om vägfraktavtalet i stor utsträckning regleras genom standardiserade befördringsvillkor har tid efter annan berättigade önskemål framställts om lagstiftning rörande fraktavtalet vid inrikes godsbefordran.

I propositionen föreslås nu att sådan lagstiftning genomförs. Till grund för propositionen ligger ett av en särskild utredning avgivet betänkande (SOU 1972:24) Vägfraktavtalet II. Utredningens betänkande har tillkommit i nordiskt samarbete. Den föreslagna lagen om inrikes vägtransport, nedan kallad vägtransportlagen, reglerar förhållandet mellan transportör och transportkund. Förslaget anknyter nära till vad som gäller enligt 1956 års konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) som Sverige tillträdde år 1969. Lagen innebär sålunda att i stort sett samma bestämmelser kommer att gälla för inrikes och internationell godsbefordran på väg. Beträffande lagens huvudsakliga innehåll i övrigt hänvisar utskottet till vad som upptagits därom på s. 1.

Utskottet vill uttrycka sin tillfredsställelse över att förslag till lagstiftning på förevarande praktiskt viktiga rättsområde nu kunnat föreläggas riksdagen. Den till grund för lagen liggande huvudprincipen om en nära överensstämmelse med CMR finner utskottet helt riktig. Såväl för transportörerna som för transportkunderna måste det vara en fördel om reglerna för internationell och inrikes befordran är i huvudsak desamma. Från näringslivets och transportväsendets sida har också framförts starka

önskemål om en sådan samordning. Utskottet erinrar om att motsvarande princip har tillämpats även vid utformningen av lagstiftningen på transporträttens övriga områden.

I det följande kommer utskottet att behandla de delar av lagförslaget som tagits upp i motionen 1974:1628. I övrigt föranleder lagförslaget inga särskilda påpekanden eller uttalanden från utskottets sida.

Formen för lagstiftningen

Förslaget till vägtransportlag upptar endast bestämmelser om inrikes godsbefordran. I motsats till vad utredningen föreslog har bestämmelserna om internationella vägtransporter inte inarbetats i lagförslaget, utan den nuvarande CMR-lagen behålls för de internationella transporter. Vid utformningen av reglerna för inrikes vägtransporter har man emellertid, såsom framgår av det föregående, ganska nära följt CMR:s bestämmelser och endast i begränsad utsträckning avvikit därifrån. Det synes ha varit förutsättning för enighet på det nordiska planet i fråga om bestämmelserna för inrikestransporter att man förfor så. Detta har emellertid lett till att vissa bestämmelser fått en utformning som gör dem svårtolkade.

I motionen ifrågasätts om inte 4 § andra stycket första punkten (se s. 2) kunde formuleras enklare. Enligt motionärerna torde det fordras stor vana och skicklighet i att läsa lagtext för att snabbt begripa innehållet i meningen. Motionärerna utgår från att flertalet av dem som berörs av lagen inte torde ha sådan vana och skicklighet. De anser därför utan att ställa särskilt yrkande därom att lagutskottet bör försöka finna en mer lättfattlig formulering.

Med hänsyn till att det materiella innehållet i många regler bör vara detsamma för inrikes och internationell godsbefordran är det enligt utskottets mening fullt förståeligt om de båda regelsystemen på dessa punkter även formellt fått likartad utformning. Eftersom det dessutom är synnerligen angeläget med nordisk enhetlighet på detta område har det i många stycken varit nödvändigt att förfara på detta sätt. Utskottet har därför i och för sig inget att invända mot den lagstiftningsteknik som nu kommit till användning.

Utskottet hyser dock förståelse för motionärernas synpunkter på utformningen av 4 § andra stycket. Borttryckt ur sitt sammanhang är första meningen i andra stycket i det närmaste obegriplig. Om meningen läses i anslutning till första stycket torde det däremot ganska klart framgå vad som åsyftas. Utskottet medger dock att det för den som saknar vana att läsa lagtext måste föreligga vissa svårigheter att tillgodogöra sig innehållet. Utskottet vill i sammanhanget peka på att även lagrådet kritiserat utformningen av texten i lagförslaget, dock utan att närmare hänföra sig till någon viss paragraf. Lagrådet anför (prop. s. 178) att man vid sin granskning kunnat konstatera att CMR på åtskilliga punkter är behäftad med oklarheter och andra onöjaktigheter i utformningen. Följden har enligt lagrådet blivit att också den nu aktuella lagen om

inrikes vägtransport företer brister, som knappast hade kunnat accepteras om det gällt en sedvanlig svensk lagstiftning utan anslutning till internationell reglering. Lagrådet anför vidare att, om man skall söka råda bot på de angivna olägenheterna, detta bör ske efter förnyade nordiska kontakter. Eftersom det inte är sannolikt att sådana överläggningar på detta stadium skulle leda till resultat har lagrådet funnit sig böra godta den föreslagna utformningen av lagstiftningen.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till lagrådets ståndpunkt. Av vad föredragande statsrådet anför i slutprotokollet (s. 190) framgår att det inte nu finns någon möjlighet att få till stånd en gemensam nordisk översyn av lagstiftningen. Utskottet förutsätter emellertid att lagtexten med hänsyn till den kritik som riktats mot densamma i lämpligt sammanhang överses. Mot bakgrund av det anförda finner utskottet det inte lämpligt att nu göra en omformulering av det av motionärerna påtalade stadgandet med de risker för att viktiga nyanser går förlorade som detta förfarande innebär. I praktiken torde inte heller de brister av lagteknisk natur som vägtransportlagen företer komma att vålla några större svårigheter. Många av dem som närmast berörs av lagstiftningen har nämligen redan hunnit vänja sig vid att tillämpa konventionens bestämmelser. Såsom föredragande statsrådet anför (s. 190) måste det också vara en betydande fördel för transportörer och transportkunder att regler vilka avses ha samma sakinhåll vid såväl inrikes som internationell befordran också i formellt avseende utformas på likartat sätt.

Avslutningsvis vill utskottet emellertid understryka vikten av att man vid utformningen av svensk lag i anslutning till internationella bestämmelser bemödar sig om att göra denna lättillgänglig. Utskottet erinrar om vad som anförts härom i utskottets betänkande LU 1973:43.

Transport av farligt gods

Ett ingången fraktavtal brukar vanligen bekräftas genom upprättandet av en *fraktsedel*. I motsats till vad som gäller enligt CMR innehåller dock lagförslaget ingen bestämmelse om att utställande av fraktsedel skall vara obligatoriskt. Om en av parterna begär det skall emellertid i regel fraktsedel utställas. Fraktsedelns funktion är att tjäna som bevis om transportavtalet och det gods som mottagits till befordran.

Enligt 9 § i lagförslaget skall fraktsedeln innehålla vissa obligatoriska uppgifter. Utskottet vill i detta sammanhang särskilt peka på bestämmelsen i punkt f), vari föreskrivs skyldighet att i fråga om farligt gods i fraktsedeln ta in uppgift om den gängse benämningen på sådant gods och, om så är erforderligt, även de försiktighetsmått som skall iakttas.

Till skyldigheten att ta in uppgift om farligt gods i fraktsedeln anknyter nära en bestämmelse i 15 § om avsändares *upplysningsplikt* beträffande farligt gods. I detta stadgande föreskrivs skyldighet för avsändaren att, när han överlämnar gods av farlig beskaffenhet till

fraktföraren, noga underrätta denne om den fara som är förenad med transporten av godset. Han skall vidare upplysa fraktföraren om de försiktighetsmått som erfordras. Någon viss form för dessa upplysningar föreskrivs inte. Har de i enlighet med bestämmelserna i 9 § f) tagits in i fraktsedel gäller dock att de skall anses ha bragts till fraktförarens kännedom. I övriga fall åligger det avsändaren att på annat sätt visa att fraktföraren känt till den risk som var förenad med befordringen av godset. Har avsändaren inte fullgjort sin upplysningsplikt och hade fraktföraren inte ändå kännedom om godsets farliga beskaffenhet får fraktföraren lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan att detta medför ersättningsskyldighet för honom. Avsändaren kan dessutom göras ansvarig för kostnad och skada som uppkommit till följd av att det farliga godset överlämnats till fraktföraren.

Bestämmelserna i 9 § f) och 15 § kritiserar i motionen. Motionärerna anser att dessa inte på ett tillfredsställande sätt reglerar förfarandet när det gäller transport av farligt gods. Enligt motionärernas mening bör lagtexten innehålla föreskrift om att även den eller de förare som handhar själva transporten av det farliga godset skall underrättas om vad för slags gods han skall transportera och vilka åtgärder som bör vidtas om en olycka inträffar. Motionärerna anser vidare att det av fraktsedeln bör framgå klarare än vad som torde bli fallet på grund av bestämmelsen i 9 § f) att det rör sig om transport av farligt gods. Sådan transport måste markeras på väl synlig plats på fraktsedeln.

Utskottet vill till en början erinra om att transporter av farligt gods på senare tid har ökat i omfattning. Såsom motionärerna påpekat har svåra olyckstillbud inträffat vid sådana transporter. Utskottet anser det därför angeläget att avsändaren av farligt gods åläggs skyldighet att noga underrätta fraktföraren om den fara som godset innebär och vilka förebyggande åtgärder som bör vidtas. De föreslagna bestämmelserna i 15 § tillgodoser enligt utskottets mening på ett tillfredsställande sätt detta önskemål. Remissinstanserna har inte heller haft någon erinran mot förslaget. Att – såsom motionärerna synes förorda – föreskriva skyldighet för avsändaren att tillse att föraren av själva transportfordonet får motsvarande underrättelser anser utskottet skulle föra för långt. Enligt utskottets mening bör det rimligen ankomma på fraktföraren, om han inte själv för fordonet, att underrätta fordonsföraren om nu angivna förhållanden. En bestämmelse häröfver hör dock inte hemma i en lagstiftning som reglerar rättsförhållandet mellan avsändare och transportör utan bör, om så finnes nödvändigt, tas in i offentligrättslig lagstiftning.

Vad därefter angår frågan om fraktsedelns innehåll kan det i förstone synas onödigt att som komplement till bestämmelsen om avsändarens upplysningsplikt föreskriva skyldighet att i fraktsedeln ta in uppgifter om farligt gods. Utredningen föreslog inte heller att sådana uppgifter skulle vara obligatoriska utan förde dem till sådana uppgifter som part på begäran skulle ha rätt att få intagna i fraktsedeln. Såsom föredragande statsrådet påpekar (s. 41) kan man emellertid inte förbise att frakt-

sedelsblanketterna i regel utformas med hänsyn till vilka uppgifter som är obligatoriska. Finns på blanketterna ett särskilt utrymme för uppgifter om farligt gods ökar förutsättningarna för att avsändaren verkligen fullgör sin underrättelseskyldighet och för att uppgiften vidarebefordras till dem som deltar i transportens utförande. Såsom framgår av det föregående har statsrådet också frångått utredningens förslag och föreslår att uppgift om farligt gods blir obligatorisk.

Utskottet biträder för sin del förslaget i propositionen. Utskottet kan emellertid också instämma i motionärernas uttalanden om vikten av att det på väl synlig plats på fraktsedeln anges att transporten avser farligt gods. I motsats till motionärerna kan utskottet dock inte finna att det skulle behövas en komplettering av lagtexten för att detta önskemål skall kunna tillgodoses. Utskottet anser det inte heller lämpligt att man i vägtransportlagen föreskriver hur en fraktsedel i detalj skall utformas. Genom en detaljreglering skulle man nämligen kunna binda utvecklingen på området på ett olyckligt sätt. Enligt utskottets mening får det ankomma på avtalsparterna att utforma lämpliga blanketter. Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till att standardavtal tidigare framtagits av företag och organisationer på fraktsidan.

På grund av det anförda avstyrker utskottet motionen i denna del och tillstyrker att riksdagen antar 9 och 15 §§ i lagförslaget.

Utskottet vill emellertid tillägga följande. Transporter av farligt gods kan utgöra ett allvarligt hot mot vår miljö. Vid en olycka med en sådan transport kan också omfattande person- och egendomsskador uppkomma. För att säkerheten vid dessa transporter skall bli tillfredsställande krävs enligt utskottets mening att tillåtligheten av transporterna är noga reglerad samt att föreskrifter utfärdas om hur dessa skall utföras. Att utskottet ovan avstyrkt motionen innebär således inte att utskottet saknar förståelse för det syfte som ligger bakom motionen. Detta bör emellertid enligt utskottets mening tillgodoses genom offentligrättslig lagstiftning. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att riksdagen föregående år (prop. 1973:143, TU 1973:24) godkände den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Enligt ADR gäller bl. a. att fraktförare senast då transportuppdraget ges skall erhålla skriftliga instruktioner, vilka skall innehålla uppgift om det sätt på vilket godset är farligt och om de säkerhetsåtgärder som är nödvändiga för att avvärja faran. Frågan om nationella vägtransporter av farligt gods föreslogs i propositionen bli löst inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning, t. ex. lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Departementschefen förutsatte att vederbörande förvaltningsmyndigheter skulle meddela föreskrifter som i huvudsak ansluter sig till ADR-reglerna. Trafikutskottet fann i sitt av riksdagen godkända betänkande det angeläget att så skulle ske och trafikutskottet underströk med hänsyn till transportsäkerhetsfrågornas stora vikt att dessa frågor borde behandlas med förtur.

Enligt vad lagutskottet inhämtat pågår f. n. ett intensivt arbete med

att ta fram sådana föreskrifter bl. a. inom produktkontrollnämnden och på produktkontrollbyrån i naturvårdsverket.

Fraktförarens ansvarighet

Enligt 27 § i lagförslaget är fraktföraren ansvarig för sakskada och dröjsmål med godsets utlämnande oberoende av om det visas att han själv eller någon av hans anställda eller medhjälpare gjort sig skyldig till vårdslöshet. Detta stränga ansvar mildras emellertid av dels fyra i 28 § intagna generella ansvarsfrihetsgrunder, dels vissa i 29 § uppräknade speciella ansvarsfrihetsgrunder. De sistnämnda anknyter till ett antal typsituationer vid vilka risken för sakskada är särskilt påtaglig eller där omständigheterna i övrigt är sådana att det finns starka skäl att anta att skadan inte beror på fraktföraren. Utskottet kommer att i det följande behandla endast de i 28 § upptagna ansvarsfrihetsgrunderna.

De tre första av dessa ansvarsfrihetsgrunder är sådana som närmast är att hänföra till åtgärder som går tillbaka på den skadeståndsberättigade och som därför saknar intresse i detta sammanhang. Den fjärde ansvarsfrihetsgrunden innebär att fraktföraren i överensstämmelse med vad som gäller enligt CMR går fri från ansvar för sakskada och dröjsmål som orsakats av förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga. För att undgå ansvar måste fraktföraren visa att dessa omständigheter föreligger.

I motionen sätts i fråga om inte fraktförarens ansvar borde vara större än som en tillämpning av 28 § för med sig. Enligt motionärernas mening borde det traditionella *force majeure*-begreppet komma till användning när det gäller att mildra fraktförarens ansvarighet. Motionärerna yrkar att lagtexten omformuleras för att tillgodose detta önskemål.

Utskottet vill till en början understryka att det här är fråga om ansvar i kontraktsrättsliga förhållanden. Detta ansvar måste skiljas från det utomobligatoriska ansvar, dvs. ansvar mot tredje man, som regleras i t. ex. atomansvarighetslagen och lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Vid vägtransport regleras fraktförarens ansvarighet mot tredje man således inte i den nu föreslagna vägtransportlagen, utan bestämmelser härom återfinns i stället i lagen (1916:312) om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, vanligen kallad bilansvarighetslagen.

Såsom framhålls i slutprotokollet (s. 193) torde det vara svårt att hänföra det ansvar som avses i den i 28 § upptagna fjärde ansvarighetsgrunden och i CMR:s motsvarande bestämmelse till någon klart avgränsad kategori av typen strikt ansvar, *force majeure*-ansvar eller *exculpations*-ansvar (presumtionsansvar). Uppenbart är emellertid att ifrågavarande ansvar måste anses gå längre än det vanliga *exculpations*ansvaret.

Enligt utskottets mening måste detta ansvar sett från fraktförarens synpunkt betecknas som ett strängt ansvar. Även om fraktföraren enligt europeisk rättspraxis gått fri från ansvar sedan han visat att han inte kunnat undvika skadan ens om han iakttagit en mycket hög grad av aktsamhet torde det i regel vara utomordentligt svårt att föra sådan

bevisning. I praktiken är därför skillnaden mellan detta ansvar och det av motionärerna återopade traditionella force majeure-ansvaret mycket liten. Något behov av att skärpa fraktförarens ansvar ytterligare kan följaktligen inte föreligga. Mot en ändring av den nu föreslagna ansvarsfrihetsgrunden talar vidare framför allt att på detta område inte bör ges från CMR avvikande regler. Härtill kommer att det för inrikes och internationella järnvägstransport gäller samma regler samt att ansvarsreglerna vid lufttransport är likartade. Utskottet vill vidare erinra om att de föreslagna ansvarsbestämmelserna är betydligt strängare än de som reglerar fraktförarens ansvarighet vid sjötransport.

På grund av det anförda avstyrker utskottet motionen även i denna del.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. beträffande transport av farligt gods
 - a. med avslag på motionen 1974:1628 yrkandet 2 antar 9 § i det i propositionen 1974:33 framlagda förslaget till lag om inrikes vägtransport,
 - b. med avslag på motionen 1974:1628 yrkandet 1, såvitt nu är i fråga, antar 15 § i lagförslaget,
2. beträffande fraktförarens ansvarighet med avslag på motionen 1974:1628 yrkandet 1, såvitt nu är i fråga, antar 28 § i lagförslaget,
3. antar lagförslaget i vad det ej omfattas av utskottets hemställan under 1 och 2.

Stockholm den 9 maj 1974

På lagutskottets vägnar

IVAN SVANSTRÖM

Närvarande: herrar Svanström (c), Hammarberg (s), fru Åsbrink (s), herrar Sjöholm (fp), Andersson i Södertälje (s), Torwald (c), Olsson i Timrå (s), Winberg (m), fru Nilsson i Sunne (s), herrar Olsson i Sundsvall (c), Israelsson (vpk), fru Fredgardh (c), fru Tillander (c) och fru Hjalmarsson (s).

