National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

KUNGL. BIBL.
26 OKT 1957
STOCKHOLM

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1957:36

Justitiedepartementet

SOU
1957:36
A

TRAFIKFÖRSÄKRING

BILSKADEUTREDNINGENS

BETÄNKANDE

Stockholm 1957

Statens offentliga utredningar 1957

Kronologisk förteckning

1. Nordiskt samarbete inom näringsforskningen. Statsrådets tryckeri. Helsingfors. 28 s. **H.**
2. JO och kommunerna. Kihlström. 80 s. **Ju.**
3. Fullföljdsbegränsning i skattemål. Idun. 146 s. **Fi.**
4. Oljelagring. Kihlström. 117 s. **H.**
5. Krigsskada å egendom. Idun. 188 s. **H.**
6. Statens instituts för folkhälsan arbetsuppgifter och organisation. Victor Petterson. 191 s. **I.**
7. Förbättrad pensionering. Idun. 260 s. **S.**
8. Jordbruks förstärkande med skog. Kihlström. 416 s. **Jo.**
9. Örlogsvarvens organisation m. m. Victor Petterson. 320 s. **Fö.**
10. Balanserad expansion. Bilagor. Marcus. 197 s. **Fi.**
11. Fordringspreskription m. m. Idun. 198 s. **Ju.**
12. Stommaterial från jord- och stenindustrin. Idun. 234 s. **S.**
13. Den statliga indirekta beskattningen. Kihlström. 423 s. **Fi.**
14. Beroende uppdragstagare. Beckman. 139 s. **S.**
15. Församlingslag. Idun. 413 s. **E.**
16. Remissyttranden över allmänna pensionsberedningens betänkande om förbättrad pensionering. Idun. 424 s. **S.**
17. Markvård och erosionsskydd. Idun. 82 s. **Jo.**
18. Trafiksäkerhet. II. Idun. 493 s. **K.**
19. Biskopsval. Gummesson. 129 s. **E.**
20. Utredning med förslag till ny veterinärtaxa m. m. Statens Reproduktionsanstalt. 80 s. **Jo.**
21. Förenklad byggnadslagstiftning. Kihlström. 292 s. **K.**
22. Remissyttranden. — Balanserad expansion. Marcus. 331 s. **Fi.**
23. Kanslister i administrativ tjänst. Kihlström. 128 s. **C.**
24. Den Akademiska undervisningen. Forskarrekryteringen. Haeggström. 223 s. **E.**
25. Statliga betongbestämmelser. Del 2 a. Idun. 23 s. **K.**
26. Statliga företagsformer IV. Statens vattenfallsverk. Idun. 159 s. **Fi.**
27. Ärkebiskopsval. Biskopsvalskommitténs betänkande. Del 2. Gummesson. 47 s. **E.**
28. Lärarutbildningen på det husliga området. Idun. 304 s. **E.**
29. Mönstring och registrering av sjöfolk. Idun. 310 s. **H.**
30. Ströängar. Kihlström. 156 s. **Jo.**
31. Bostäder för åldringar och invalider. Idun. 117 s. **S.**
32. Statens skogsskolor. Idun. 111 s. **Jo.**
33. Allmän familjerådgivning. Kihlström. 220 s. **S.**
34. Stads- och häradsfängelser. Idun. 32 s. **Ju.**
35. Utbildning av lärare i manlig slöjd. Kihlström. 180 s. **E.**
36 Trafikförsäkring. Kihlström. 185 s. **Ju.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet. **Jo.** = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1957:36

Justitiedepartementet

TRAFIKFÖRSÄKRING

Bilskadeutredningens

betänkande

EMIL KIHLSTRÖMS TRYCKERI AKTIEBOLAG

STOCKHOLM 1957

Innehåll.

Sid.

Skrivelse till departementschefen 5

Förslagets huvudsakliga innehåll 7

Författningsförslag 10

Motiv 22

I. Inledning 22

II. Huvudinnehållet av gällande svensk lagstiftning 24

III. Tidigare reformförslag 28

IV. Allmän motivering 31

1. Ersättningsskyldighet oavsett vållande 32
2. Ersättningsbeloppen 37
3. Begränsning av försäkringsskyddet i förhållande till vissa personer och vissa objekt 44
4. Trafikförsäkringens konstruktion samt det personliga skadeståndsansvaret 49
5. Den skadelidandes medverkan 55
6. Kollisionsfall 61
7. Okända och oförsäkrade fordon 69
8. Samråd med kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar 71

V. Kostnadsberäkningar 72

VI. Specialmotivering 75

VII. Reservationer 121

Bilagor

1. Översikt av viss utländsk rätt m. m. 133
2. Statistiska uppgifter 137
3. Skrivelse från trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté 148
4. De danska, finska, norska och svenska förslagens grundläggande bestämmelser, uppställda som parallelltexter 162
5. Det danska förslaget §§ 10—26 176
6. Det finska förslaget 9—20 §§ 180
7. Det norska förslaget §§ 10—23 183

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet.

Genom beslut den 23 maj 1952 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för justitiedepartementet att tillkalla dels en kommitté om högst fyra personer jämte sekreterare att inom departementet verkställa utredning rörande revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon, dels ock högst åtta sakkunniga att deltaga i överläggningar med kommittén.

Med stöd av detta bemyndigande utsåg chefen för justitiedepartementet den 26 maj 1952 professorn Ivar Strahl, dåvarande hovrättsassessorn Arne Brunnberg, advokaten, numera Sveriges Advokatsamfunds ordförande, Gunnar Lindh samt ombudsmannen hos trafikförsäkringsföreningen Bengt Malmæus att verkställa utredningen. Strahl förordnades att vara kommitténs ordförande och Brunnberg att tjänstgöra som dess sekreterare. Till sakkunniga att deltaga i överläggningar med kommittén utsågos därefter byråchefen i pensionsstyrelsen Rolf Broberg, direktören i Försäkringsaktiebolaget Fylgia Mac Hall samt ombudsmannen hos Motormännens Riksförbund, advokaten Carl-Erik Hedner.

Kommittén antog namnet bilskadeutredningen.

I samband med att Brunnberg förordnades att vara lagbyråchef i inrikesdepartementet entledigades han fr. o. m. den 1 mars 1953 från uppdraget att vara ledamot och sekreterare i kommittén. I hans ställe förordnades numera hovrättsrådet Gunnar von Sydow till ledamot och sekreterare. Med hänsyn till tyngande arbetsuppgifter inom kommunikationsdepartementet entledigades von Sydow i sin tur från uppdraget fr. o. m. den 21 januari 1955 och efterträddes av numera hovrättsrådet Erland Conradi. Samtidigt därmed utsågs von Sydow till sakkunnig hos kommittén.

Chefen för justitiedepartementet har till kommittén överlämnat riksdagens skrivelse den 25 maj 1946, nr 270, angående revision av bestämmelserna i 6 kap. 4 § strafflagen om efterlevandes rätt till skadestånd, med uppdrag att verkställa den däri begärda utredningen. Då arbetet härmed befunnits icke lämpligen kunna utföras i samband med den nu avslutade utredningen, återstår det för kommittén att verkställa sagda uppdrag.

Kommittén har vidare haft att beakta ett antal till kommittén överlämnade framställningar från myndigheter och sammanslutningar.

Kommitténs arbete har, såsom förutsatts i direktiven, bedrivits i samråd med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge.

Kommittén har under år 1954 avgivit utlåtande till riksdagens första lagutskott i anledning av ett par i riksdagen väckta motioner om höjning av trafikförsäkringens ansvarighetsbelopp.

Genom skrivelse den 9 mars 1956 begärde kommittén hos försäkringsinspektionen dess yttrande rörande vilka ändringar i premiesatserna för den obligatoriska trafikförsäkringen som kunde beräknas bli följden av att försäkringen omreglerades enligt vissa av utredningen angivna alternativ. Försäkringsinspektionen anmodade i sin tur trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté att yttra sig över framställningen. Tariffkommitténs beräkningar och försäkringsinspektionens yttrande ha tjänat kommittén till ledning vid dess slutliga ståndpunktstagande.

Kommittén får härmed vördsamt överlämna betänkande rörande trafikförsäkring m. m. Betänkandet innehåller förslag till

1) lag om trafikförsäkring;
2) kungörelse med vissa föreskrifter i anledning av lagen om trafikförsäkring;
3) kungörelse med förordnande jämlikt 17 § andra stycket lagen om trafikförsäkring;
4) lag med bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten i anledning av bruk av vissa motorfordon, som tillhöra eller nyttjas av staten, m. m.; samt
5) lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Undertecknade Strahl och Conradi åberopa reservationer vid vissa punkter i kommittéförslaget.

Kommitténs sakkunniga ha förklarat, att de i huvudsak ansluta sig till kommitténs förslag. Beträffande byråchefen Broberg och hovrättsrådet von Sydow skall dock antecknas, att de på grund av andra göromål icke kunnat deltaga i utformningen av förslaget.

Stockholm den 1 oktober 1957.

IVAR STRAHL

ERLAND CONRADI GUNNAR LINDH BENGT MALMÆUS

Förslagets huvudsakliga innehåll.

1. Ersättning för skada i följd av motorfordons bruk i trafik skall enligt förslagets huvudregel utgå från trafikförsäkringen, oavsett om fordonets förare varit vållande till skadan eller fordonet varit bristfälligt. Den nuvarande möjligheten till exculpationsbevisning försvinner alltså och trafikförsäkringens ansvar göres strikt (1 §; s. 32—35).

2. Två viktiga undantag göras från denna huvudregel.

a) När skada uppstått på motorfordon (järnvägståg, spårvagn) eller därmed befordrad person eller egendom genom kollision med annat motorfordon, skall ersättning från sistnämnda fordons försäkring utgå endast vid styrkt vållande eller bristfällighet eller om fordonet eljest förts eller ställts felaktigt.

b) Motsvarande begränsningar i ersättningsskyldigheten skola i regel gälla, när stillastående fordon orsakar skada (4 och 5 §§; s. 35—36, 61—69).

3. Bestämmelser meddelas om inverkan på ersättningens storlek av den skadelidandes eget vållande. I allt väsentligt avses dessa regler skola leda till samma resultat som gällande rätt. Kommitténs ordförande och ytterligare en ledamot av kommittén reservera sig till förmån för en ordning, som innebär att, bortsett från vissa fall där den skadelidande gjort sig skyldig till mycket graverande eget vållande, ersättning för personskada skall utgå utan jämkningsmöjlighet (3 §; s. 55—61).

4. I fråga om personskada föreslås, att hittillsvarande försäkringsmaxima skola försvinna. Ersättning skall alltså utgå för hela skadan, bestämd enligt allmänna skadeståndsrättsliga grunder. Ordföranden reserverar sig till förmån för en ordning som i huvudsak innebär att, vid bestämmande av ersättning för inkomstbortfall, inkomst över 20 000 kr. om året icke skall tagas i beräkning. — Beträffande egendomsskada begränsas ersättningen från försäkringen liksom f. n. till 50 000 kr. för skador i följd av en och samma händelse (6 §; s. 37—44).

5. Om ägare av motorfordon skadas medan han färdas såsom passagerare i det egna fordonet, skall han enligt förslaget erhålla ersättning från fordonets försäkring enligt huvudregeln; han jämställes sålunda i ersättningshänseende med andra passagerare. Liksom enligt gällande rätt utgår däremot icke ersättning från fordonets försäkring till föraren eller i anledning

av skada som drabbat fordonet eller därmed befordrad egendom. Rätt till ersättning för handbagage m. m. föreslås dock (2 §; s. 44—47).

6. Försäkringen har att utgiva ersättning till den skadelidande enligt de ovan under 1.—5. angivna reglerna, oberoende av om skadeståndsskyldighet åvilar fordonets ägare, förare eller annan (1 §; s. 53—54).

7. Den personliga skadeståndsskyldigheten för motorfordonets ägare och förare inskränkes, så att envar svarar endast för eget vållande. Den s. k. bilansvarigheten avskaffas alltså.

För de nämnda personerna och även för passagerare i fordonet tjänar trafikförsäkringen såsom ansvarighetsförsäkring, vilket innebär att försäkringen täcker skadeståndsskyldigheten. Att förslaget ändock behåller ett skadeståndsansvar för dem beträffande skada som täckes av försäkringen beror väsentligen på processuella skäl.

För det fall att skadan överstiger försäkringsbeloppet, något som enligt förslaget kan inträffa blott i fråga om egendomsskada, göres en ytterligare inskränkning i skadeståndsskyldigheten till fall av uppsåt eller hänsynslöshet (8 §; s. 49—55).

8. I fråga om skada som orsakas av okända eller oförsäkrade fordon behålles den hittillsvarande ansvarigheten för trafikförsäkringsföreningen. Ersättningsskyldigheten med avseende å okänt fordon skall dock, i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller i Danmark och Norge, begränsas till personskada och i samband därmed uppkommen skada å kläder och andra personliga bruksföremål som buros av den skadade (7 §; s. 69—71).

9. Från försäkringsplikten undantagas såvitt gäller svenska motorfordon endast statens fordon. För skada orsakad av statens fordon skall staten svara på samma sätt som om trafikförsäkring meddelats (10 §; s. 102—104).

10. Har motorfordonsägare försummat sin försäkringsplikt, blir han icke personligen ansvarig för inträffad skada i större utsträckning än om försäkring varit gällande (jfr ovan under 7). I stället inträder, förutom straffansvar, skyldighet för honom att till trafikförsäkringsföreningen utgiva »straffpremie», motsvarande dubbel försäkringspremie för den tid förseelsen avser (24 §; s. 71).

11. Lagstiftningen avser ersättning för skada i följd av motorfordons bruk i trafik. Uttrycket »motorfordon» betecknar i detta sammanhang samma slag av fordon som i vägtrafikförordningen benämnas motordrivna fordon. Konungen äger emellertid från lagens tillämpning undantaga fordon, som på grund av sin låga hastighet eller vikt eller med hänsyn till omständigheterna i övrigt erbjuda ringa fara. Kommittén föreslår att med stöd härav åtminstone t. v. från lagens tillämpning undantagas bl. a. mopeder, traktorer som icke äro försedda med gummihjul och motorredskap; skyndsam utredning bör dock komma till stånd om dessa fordons framtida ställning i trafikförsäkringshänseende. T. v. blir på detta sätt försäkringspliktens omfattning densamma som enligt gällande lag (17 §; s. 106—112).

12. Den av förslaget föranledda premiekostnadsökningen har, med vissa reservationer, beräknats uppgå till 6 à 7 % (s. 73).

Grannländernas förslag.

De i grannländerna framlagda förslagen överensstämma i huvudsakliga hänseenden, både materiellt och formellt sett, med det svenska förslaget. Följande avvikelser må dock anmärkas.

Enligt de danska och norska förslagen skall försäkringens ansvarighet i anledning av personskada begränsas till 150 000 kr. per person i resp. lands mynt. Det hittillsvarande i dansk och norsk lag stadgade katastrofmaximum för personskada — d. v. s. ett högsta belopp som försäkringsersättningen för personskada i anledning av en och samma händelse icke må överskrida — föreslås däremot skola avskaffas. Skadeståndsskyldigheten för fordonets förare (ägare, brukare, passagerare) över det föreslagna nya maximibeloppet 150 000 kr. för personskada begränsas på samma sätt som vid egendomsskada. — Det finska förslaget upptager varken för personeller för egendomsskada något försäkringsmaximum. På grund härav saknar det finska förslaget de andra förslagens regler om begränsning av den personliga skadeståndsskyldigheten med avseende å belopp som överstiger maximum.

Enligt de danska och norska förslagen är ägare av motorfordon utesluten från rätt till ersättning från fordonets försäkring för personskada — liksom för egendomsskada — även om han icke själv för fordonet.

Enligt det danska förslaget kan justitsministeriet från försäkringsplikten undantaga fordon tillhöriga kommun. Sker detta, svarar kommunen på samma sätt som om trafikförsäkring meddelats.

Enligt de danska och norska förslagen inträder för ägare av motorfordon vid försummelse av försäkringsplikten regressansvar gentemot försäkringsanstalten för belopp som anstalten utgivit i anledning av inträffad skada. Det finska förslaget däremot bygger i detta hänseende på samma princip som det svenska förslaget. »Straffpremien» är dock högre; har skada inträffat kan den sättas till tio gånger den premie som motorfordonsägaren underlåtit att betala.

Trafikförsäkringsplikten kommer enligt de danska och norska förslagen att omfatta alla motordrivna fordon med få undantag; både mopeder och i stort sett även motorredskap, när de uppträda på väg eller annan för allmänna samfärdseln avsedd plats, skola sålunda falla under försäkringen i Danmark och Norge. Försäkringsanstalternas gemensamma ansvarighet för fordon, beträffande vilka försäkringsplikten försummats, är däremot efter något varierande regler begränsad såvitt gäller traktorer och motorredskap.

FÖRSLAG
till
Lag om trafikförsäkring.

Härigenom förordnas som följer.

1 kap. Om ersättning från trafikförsäkring.

1 §.

Lider någon skada till person eller egendom i följd av motorfordons bruk i trafik, skall från den trafikförsäkring, som enligt 3 kap. meddelats för fordonet, utgå ersättning, ändå att vållande vid fordonets bruk icke ligger någon till last.

Ersättningen skall bestämmas enligt de grunder som angivas i 6 kap. strafflagen, där ej nedan annorlunda stadgas.

2 §.

Ersättning utgår icke i anledning av skada till person eller egendom som tillfogats föraren av det fordon, för vilket försäkringen meddelats.

Ersättning utgår icke för skada å fordonet eller å egendom, som eljest tillhör fordonets ägare eller brukare, ej heller för skada å egendom, som befordras med fordonet. Den som färdas i fordonet utan att föra detta äge dock rätt till ersättning för kläder, personliga bruksföremål i övrigt och handbagage, om skadan uppkommit i samband med personskada eller skada å fordonet.

3 §.

Har den som led skadan medverkat till denna genom vållande som ej var ringa, må ersättningen nedsättas eller helt bortfalla. Vid prövningen skall beaktas, förutom vad den skadelidande låtit komma sig till last, jämväl det sätt varpå fordonet fördes samt omständigheterna i övrigt.

Har den skadelidande låtit sig befordra med fordonet, oaktat han måst inse att fordonet åtkommits olovligen eller användes för brott som icke var ringa, skall ersättning från fordonets försäkring utgå allenast i den mån synnerliga skäl äro därtill.

4 §.

Har genom fordonets bruk uppkommit skada å annat motorfordon, å järn-

vägståg eller spårvagn eller å förare av sådant fordon eller å person eller egendom som befordrades därmed, skall ersättning från förstnämnda fordons försäkring icke utgå, med mindre skadan uppkommit till följd av vållande av fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare eller bristfällighet hos fordonet eller genom att detta eljest förts, ställts eller på annat sätt brukats i strid mot gällande trafikregler.

Förelåg även å den sida, där skadan uppkom, förhållande som i första stycket sägs, pröve rätten med hänsyn till vad som ligger vardera sidan till last och omständigheterna i övrigt, i vad mån ersättning skall utgå.

5 §.

Stod fordonet stilla när det gav upphov till skadan, skall skyldigheten att utgiva ersättning vara begränsad på sätt i 4 § första stycket angives, ändå att skadan icke tillfogats person eller egendom som där sägs. Har skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, vare dock lag som i 1 § första stycket stadgas.

6 §.

Ersättning för skada å egendom i följd av en och samma händelse utgår med tillhopa högst femtiotusen kronor för varje motorfordon, vars bruk orsakat skadan. Svara två eller flera försäkringar för samma egendomsskada, häftar varje försäkring allenast med sitt belopp. Kunna på grund av vad nu sagts ej alla ersättningsberättigade erhålla full ersättning, nedsättas deras ersättningar med samma kvotdel. I den mån anspråk är täckt genom annan försäkring, må det dock icke göras gällande till förfång för övriga anspråk.

Äro flera berättigade till ersättning för skada å egendom och har någon av dem underlåtit att inom en månad från olyckstillfället giva försäkringsanstalten meddelande om att han ämnar framställa ersättningsanspråk i anledning av skadan, äge han, om sådan ersättning utbetalats till annan, icke utfå mera än återstoden av vad försäkringsanstalten må vara skyldig att utgiva i ersättning, utan så är att anstalten visste eller hade skälig anledning antaga att ersättningsanspråk var att motse från honom. Var den som mottog betalningen därvid ej i god tro, vare han skyldig att utgiva vad han må hava uppburit för mycket.

Ränta och ersättning för rättegångskostnad, som tillerkänts den skadelidande i mål mot fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, skall, om målet varit av betydelse jämväl för bestämmande av anstaltens ansvarighet, utgå från försäkringen, även om det i första stycket angivna försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

7 §.

Är trafikförsäkring som enligt denna lag bort finnas ej gällande för fordonet då skada inträffar, vare en av samtliga trafikförsäkringsanstalter

bildad förening (trafikförsäkringsföreningen) ansvarig för skadan, som om trafikförsäkring meddelats av föreningen.

Samma lag vare där ej kan utrönas genom vilket fordon skadan orsakats, dock att ersättningsskyldigheten i sådant fall icke omfattar annan skada än personskada samt i samband därmed uppkommen skada å kläder och andra personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade. Blir fordonet sedermera känt, äge föreningen återkräva vad den utgivit av försäkringsanstalt, som meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Att i vissa andra fall kronan, trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt är ansvarig för skadan såsom om trafikförsäkring meddelats, därom stadgas i 10 och 11 §§.

2 kap. Om skadeståndsskyldigheten m. m.

8 §.

Beträffande skada, som skall ersättas enligt 1 kap., gälle även vid bestämmande av den skadeståndsskyldighet, som enligt allmän lag åvilar fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, vad i 3 § första stycket och 4 § andra stycket stadgas.

Är egendomsskada större än att den täckes av det i 6 § första stycket angivna försäkringsbeloppet, må skadeståndsskyldighet med belopp överskjutande detta icke åläggas fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, med mindre han vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst. Har skadan icke vållats med uppsåt, må skadeståndet nedsättas, där det eljest skulle bliva oskäligt betungande.

Har den som led skadan försummat att enligt 6 § andra stycket anmäla sitt anspråk till försäkringsanstalten och till följd därav helt eller delvis gått miste om sin rätt mot anstalten, vare han i motsvarande mån förlustig sin rätt till skadestånd av ägaren, brukaren, föraren och passageraren.

Trafikförsäkringen skall i förhållande till fordonets ägare, brukare, förare och passagerare gälla som ansvarighetsförsäkring.

9 §.

Har på grund av vad i 1 kap. stadgas försäkringsanstalt i ersättning för skada utgivit belopp, som mottagaren ägt att såsom skadestånd utkräva av fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, inträde anstalten i skadeståndsrätten mot denne, där han vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst eller under färd med fordon, som, efter vad han måst inse, åtkommits olovligen. Rätt till inträde som nu sagts föreligge ock gentemot föraren, om han vållat skadan under sådan påverkan av alkohol eller annat stimulerande eller bedövande ämne att han var ur stånd att föra fordonet på betryggande sätt. Har skadan icke vållats med uppsåt, må dock återbetalningsskyldigheten nedsättas till belopp som finnes skäligt.

Ansvarighet enligt första stycket må icke täckas genom försäkring.

Vid tecknande av försäkring må göras förbehåll om rätt för anstalten att, i större omfattning än som följer av första stycket, av försäkringstagaren återkräva vad anstalten utgivit.

3 kap. Om försäkringsplikt m. m.

10 §.

Ägare av motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, skall taga och vidmakthålla trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsplikt åvilar icke staten. Konungen äger att från försäkringsplikten befria främmande stat och internationell organisation. För skada orsakad av oförsäkrat fordon, som enligt vad nu sagts icke är underkastat försäkringsplikt, svare kronan såsom om trafikförsäkring meddelats.

Om undantag från försäkringsplikten beträffande vissa fordon, som utan att tillhöra staten nyttjas av denna, är särskilt stadgat.

11 §.

Motorfordon, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket såframt trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar förbundit sig att mot envar, som är berättigad till ersättning för skada i följd av fordonets bruk, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

12 §.

Har försäkringstagare försummat att betala premie för försäkringen, skall, sedan en vecka förflutit från den dag skyldigheten att erlägga premien inträtt, försäkringsavtalet upphöra att gälla, om premien icke dessförinnan guldits.

13 §.

Oaktat avtal om trafikförsäkring för motorfordon, registrerat här i riket, upphört att gälla, är försäkringsanstalten, såsom om trafikförsäkringen gällde, ansvarig i anledning av händelse, som inträffat innan en månad förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den myndighet, hos vilken fordonet är registrerat. Sådan anmälan bör insändas i två exemplar.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid den i första stycket nämn-

da fristen av en månad skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.

Är den som lidit skadan berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring, äge vad nu sagts ej tillämpning.

14 §.

Trafikförsäkring må, förutom av anstalt som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som erhållit Konungens tillstånd därtill.

Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är envar som hos denna anstalt tagit trafikförsäkring å motorfordon och fortfarande jämlikt 10 § har att hålla sådan försäkring å fordonet vid makt pliktig att inom en månad efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsavtalet mellan honom och den försäkringsanstalt vars tillstånd återkallats skall, ändå att det eljest skolat fortfara att gälla, upphöra när ny försäkringsgivares ansvarighet inträtt.

15 §.

Stadgar för den i 7 § omförmälda trafikförsäkringsföreningen fastställas av Konungen.

16 §.

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om trafikförsäkringens anordnande.

4 kap. Övriga bestämmelser.

17 §.

Med motorfordon förstås i denna lag sådan med motor framdriven anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor. Luftfartyg är ej att hänföra till motorfordon.

Konungen äger att från lagens tillämpning undantaga motorfordon, som på grund av sin låga hastighet eller vikt eller med hänsyn till omständigheterna i övrigt erbjuder ringa fara. I fråga om skada, som annat motorfordon orsakar å sålunda undantaget fordon, dess förare eller person eller egendom som befordras därmed, skall 4 § gälla när undantaget avser traktor eller motorredskap, men icke i andra fall.

18 §.

Denna lag äger ej tillämpning å skada under tävling, som efter myndighets tillstånd hålles inom avspärrat område.

19 §.

Vid tillämpningen av denna lag skall den som köpt motorfordon med äganderättsförbehåll anses som dess ägare, ändå att äganderätten ännu icke övergått till honom.

Med brukare förstås i denna lag den som nyttjar fordonet och därvid anlitar av ägaren icke anvisad förare.

20 §.

Vad i denna lag är stadgat för fall där trafikförsäkring finnes skall ock gälla där kronan, trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt skall svara såsom om trafikförsäkring meddelats, och skall för sådant fall beträffande dem gälla vad i lagen stadgas om försäkringsanstalt som meddelat trafikförsäkring.

21 §.

Fordran å ersättning i anledning av skada å person må ej tagas i mät för gäld.

Överlåtelse av sådan fordran vare ej gällande till högre belopp än som motsvarar vad förvärvaren av fordringen betalat till den ersättningsberättigade.

22 §.

Väckes mot ägare, brukare eller förare av motorfordon eller passagerare däri skadeståndstalan med anledning av händelse som kan medföra ersättningsskyldighet för försäkringsanstalt enligt 1 kap., skall rätten ofördröjligen underrätta anstalten därom samt därefter, om anstalten begär det, kalla anstalten till varje sammanträde för förhandling i målet och underrätta anstalten om dagen för domens meddelande.

23 §.

Underlåter ägare av motorfordon att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med dagsböter.

Med dagsböter straffes ock envar annan som för eller låter föra motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring icke finnes.

24 §.

Ägare som underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt skall förpliktas att till trafikförsäkringsföreningen utgiva dubbel försäkringspremie för den tid förseelsen avser. Därvid skall påbörjad månad räknas som hel och beträffande premiens beräknande sådant avdrag för skadefri tid, vartill ägaren eljest må hava varit berättigad, icke äga rum. Om indrivning och redovisning av beloppet skall gälla vad i sådant hänseende är stadgat om böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 195 .

Genom denna lag upphävas

lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik;

lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

I fråga om skada som uppkommit före nya lagens ikraftträdande skall äldre lag tillämpas.

Efter nya lagens ikraftträdande skall försäkring, som tecknats dessförinnan, under sin återstående giltighetstid gälla såsom om försäkringen tecknats enligt nya lagen.

FÖRSLAG
till
Kungörelse med vissa föreskrifter i anledning av lagen den (nr) om trafikförsäkring.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Försäkringsanstalt, som erhållit tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring. Utan hinder av vad sålunda stadgas må dock i anstalts bolagsordning kunna föreskrivas, att endast de som tillhöra viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller äro bosatta inom visst område skola erhålla försäkring hos anstalten.

Angående meddelad försäkring skall utfärdas bevis enligt formulär, som Konungen fastställer.

2 §.

Innan försäkringsanstalt må börja driva trafikförsäkringsrörelse, skall anstalten till försäkringsinspektionen ingiva uppgift å de premiesatser, som anstalten har för avsikt att, där ej särskilt skäl till avvikelse föreligger, tillämpa för trafikförsäkringen. Indelningen i riskklasser skall anordnas i anslutning till formulär, som fastställes av försäkringsinspektionen.

Vidtager försäkringsanstalt ändring i de uppgivna premiesatserna eller har anstalten för försäkring beräknat högre premie än den till försäkringsinspektionen ingivna premieuppgiften föranleder, skall åtgärden jämte anledningen därtill genast anmälas hos inspektionen.

3 §.

Iakttager försäkringsanstalt, som driver trafikförsäkringsrörelse, icke tillbörlig sparsamhet i fråga om omkostnaderna för rörelsen,

eller giver det sätt varpå premierna bestämmas eller inträffade skador regleras skälig anledning till anmärkning,

eller brister anstalten i fullgörande av sina förbindelser enligt lagen om trafikförsäkring,

eller förekommer eljest allvarlig anmärkning mot anstaltens trafikförsäkringsverksamhet,

göre försäkringsinspektionen anmälan därom hos Konungen, som där så prövas erforderligt förelägger anstalten att inom viss tid vidtaga åtgärder

för rättelses vinnande eller återkallar dess tillstånd att meddela trafikförsäkring.

4 §.

Konungen äger, i den mån så finnes nödigt, fastställa belopp, vartill premier för trafikförsäkring högst må sättas.

5 §.

Svenskt försäkringsbolag, som icke äger bibehålla ansvarighet för livränta, så ock utländsk försäkringsanstalt skall fullgöra skyldighet på grund av trafikförsäkring att utgiva livränta genom köp av sådan ränta hos riksförsäkringsanstalten eller hos behörigt svenskt försäkringsbolag.

6 §.

Skall enligt domstols beslut utgå livränta under den ersättningsberättigades återstående livstid eller under viss tid, må försäkringsanstalten ej utan synnerliga skäl medgiva, att denna förmån utbytes helt eller delvis mot livränta under kortare tid eller mot visst kapital.

Innan försäkringsanstalt beviljar sådant utbyte, skall anstalten inhämta försäkringsinspektionens godkännande.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 195 .

FÖRSLAG
till
Kungörelse med förordnande jämlikt 17 § andra stycket lagen den (nr) om trafikförsäkring.

Härigenom förordnas, med stöd av 17 § andra stycket lagen om trafikförsäkring, att på sätt där sägs från lagens tillämpning skola undantagas:

a) motorfordon, som är avsett att föras av gående;

b) sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger;

c) traktor, som icke är försedd med gummihjul;

d) motorredskap; samt

e) annat motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Uttrycken traktor och motorredskap skola i denna kungörelse anses hava samma innebörd som enligt vägtrafikförordningen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 195 .

FÖRSLAG
till
Lag med bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten i anledning av bruk av vissa motorfordon, som tillhöra eller nyttjas av staten.

Härigenom förordnas som följer.

Har förare av sådant staten tillhörigt motorfordon, som jämlikt 17 § lagen den (nr) om trafikförsäkring eller med stöd därav utfärdade tillämpningsföreskrifter undantagits från sagda lags tillämpning, genom vållande vid fordonets bruk i trafik tillfogat annan än staten skada, svare staten jämte föraren för skadan.

Beträffande förarens skyldighet att återgälda staten belopp som staten utgivit på grund av första stycket, skall vad i 9 § första stycket nyss nämnda lag stadgas äga motsvarande tillämpning. Vad föraren nödgats utgiva i ersättning till den skadelidande äge han söka åter av staten, såframt han icke vållat skadan under förhållanden som där sägs.

Beträffande statens rätt att av föraren erhålla ersättning för skada som tillfogats staten genom vållande vid fordonets bruk i trafik gälle likaledes de i sagda lagrum angivna begränsningarna.

Väckes av annan än staten mot förare av motorfordon, varå denna lag äger tillämpning, talan om ersättning för skada i följd av fordonets bruk i trafik, skall rätten ofördröjligen därom underrätta 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, samt därefter, om myndigheten begär det, kalla myndigheten till varje sammanträde för förhandling i målet och underrätta myndigheten om dagen för domens meddelande.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 195 .

Genom denna lag upphäves förordningen den 3 maj 1946 (nr 175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten.

I fråga om skada som uppkommit före denna lags ikraftträdande skall äldre lag tillämpas.

FÖRSLAG
till
Lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 §. Försäkringsplikt jämlikt 10 § lagen den (nr) om trafikförsäkring skall icke åligga ägare eller innehavare av motorfordon under tid, då fordonet enligt vad därom är särskilt stadgat tagits i anspråk med nyttjanderätt för allmänt behov.

Sådan försäkringsplikt skall ej heller föreligga, då motorfordon brukas för att avlämnas för ändamål som i första stycket sägs eller hemföras efter det där avsett ändamål upphört eller då fordonet brukas för att föras till eller från besiktning, varom i 3 § rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583) stadgas.

2 §. Finnes icke trafikförsäkring å motorfordon, som tagits i anspråk eller brukas på sätt i 1 § stadgas, och inträffar i följd av motorfordonets bruk i trafik skada, för vilken staten eljest icke enligt lag svarar, är staten pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne ägt att utfå av försäkringsanstalten, om trafikförsäkring funnits. Jämväl i övrigt skall gälla vad i lagen om trafikförsäkring stadgas beträffande fordon som tillhör staten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 195 .

Genom denna lag upphäves lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

MOTIV

1. Inledning.

Det betänkande som härmed framlägges är ett led i det pågående nordiska samarbetet på skadeståndsrättens reformering. Utredningen vill erinra om att efter det nordiska justitieministermötet i november 1946 tre sakkunniga, en från vart och ett av länderna Danmark, Norge och Sverige, tillkallades för att söka åstadkomma en översikt av vilka möjligheter som funnes att genomföra en samfälld nordisk lagstiftning på skadeståndsrättens område. Därvid skulle bl. a. kunna klarläggas, vilka skadeståndsrättsliga ämnen som i första hand ägnade sig för behandling i lag och vilka principer reformarbetet i övrigt borde följa. Dessa tre sakkunniga voro professor Ussing i Danmark, bankchefen Lindebrække — som dock snart efterträddes av høyesterettsadvokat Wikborg — i Norge samt professor Strahl i Sverige. Utredningsmännen avgåvo sina betänkanden i maj 1950. Det svenska betänkandet — »Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område» — ingår i SOU som nr 16 för 1950.[1] De tre betänkandena utmynna i vissa rekommendationer, om vilka utredningsmännen enats.

I sagda rekommendationer framhålles till en början, att en revision av skadeståndsrätten otvivelaktigt vore påkallad. På längre sikt borde revisionen avse skadeståndsrätten i dess helhet och arbetet borde bedrivas i nordiskt samarbete. Emellertid reste sig enligt utredningsmännen stora svårigheter, om man på en gång skulle försöka skapa en gemensam nordisk skadeståndslag. Arbetet syntes i stället böra bedrivas så, att man till en början grepe sig an med skadeståndsrätten på vissa begränsade områden, där en revision vore mera omedelbart påkallad. Detta tillvägagångssätt medförde även den fördelen, att man på sådana särskilda områden kunde pröva bärigheten av vissa framförda reformtankar avseende skadeståndsrättens allmänna principer. Skadeståndsrättsliga områden, som på detta sätt i första hand borde komma i fråga för reformarbetet, vore reglerna om stats och kommuns ersättningsansvar samt lagstiftningen om ersättning för skador orsakade genom bruk av motorfordon och om obligatorisk försäkring mot sådana skador. Utredningsmännen förordade, att för

[1] Ussings betänkande, tryckt 1950, J. H. Schultz A/S, har titeln »Nordisk lovgivning om erstatningsansvar». Wikborgs betänkande är utgivet av justisdepartementet 1950 under titeln »Instilling fra det nordiske utvalg som har till oppgave å utarbeide forslag til emnevalg og retningslinjer m. v. for et kommende nordisk samarbeide på erstatningsrettens område samt merknader utarbeidet av utvalgets norske medlem Høyesterettsadvokat Erling Wikborg».

vartdera av nämnda båda ämnen omedelbart tillsattes en kommitté i ettvart av de nordiska länderna med uppgift att i samarbete sinsemellan och med grannländernas kommittéer bedriva utredningsarbetet.

Utredningsmännen ha närmare utvecklat, vilka särskilda synpunkter som borde vara vägledande för vardera kommitténs arbete. Som ledande grundsats för båda kommittéernas arbete angavs, att de skadeståndsrättsliga spörsmålen borde ses mot bakgrunden av försäkringsrättens utveckling. Beträffande reglerna om ansvarighet för skada orsakad av motorfordon anfördes sålunda, att här erbjöde sig ett lämpligt tillfälle att pröva de tankar som framkommit att låta försäkring i vid omfattning taga skadeståndsrättens plats, och även beträffande frågan om stats och kommuns skadeståndsansvar framhölls, att försäkringstanken i olika avseenden kunde visa sig användbar.

Så snart förslag till lag om ersättning för skada orsakad av motorfordon föreligger borde enligt utredningsmännens mening arbetet på en allmän lag om skadestånd utanför kontraktsförhållanden upptagas, oavsett om den kommitté, som utredde frågan om stats och kommuns ansvar, avslutat sitt arbete eller icke. Även för detta allmänna revisionsarbete uppställdes vissa riktlinjer, i vilka försäkringstanken spelade en betydelsefull roll.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, upptog frågan i statsrådet den 23 maj 1952 och anförde därvid följande.

Jag är ense med utredningsmännen om att reformarbetet på skadeståndsrättens område nu bör fullföljas i nordiskt samarbete efter de riktlinjer, som utredningsmännen sålunda angivit. Två kommittéer bör alltså tillsättas för revision dels av lagstiftningen om ersättning för skada i följd av bruk av motorfordon och dels av principerna för stats och kommuns skadeståndsansvar. Beträffande utredningsarbetets bedrivande i övrigt kan jag även hänvisa till utredningsmännens rekommendationer. Emellertid vill jag framhålla, att jag i detta sammanhang icke ansett mig kunna taga ställning till den tanke som framförts att försäkring mot skada på grund av olycksfall i vid utsträckning borde kunna avlösa skadeståndsrätten över hela linjen. Jag är ej heller övertygad om att de lösningar, till vilka man kan nå fram beträffande motorfordonsansvaret respektive stats och kommuns ansvar, är ägnade att i högre grad tjäna till vägledning för den blivande allmänna reformen av skadeståndsrätten. Därtill torde förhållandena inom motorfordonstrafiken samt den statliga och kommunala förvaltningsverksamheten vara alltför speciella. Detta är dock frågor, i vilka det kommande utredningsarbetet får söka bringa klarhet. Överhuvudtaget synes det icke lämpligt att binda utredningsarbetet vid några i förväg uppdragna riktlinjer.

Det förefaller mig vara en lämplig anordning, att det egentliga utredningsarbetet bedrives inom kommittéer med ett icke alltför stort antal ledamöter, vilka kan ägna erforderlig tid däråt. Den sakkunskap, som i övrigt erfordras för utredningsarbetet, synes böra ställas till förfogande genom att till vardera kommittén knytes en krets av sakkunniga, vilka när så finnes påkallat kan deltaga i överläggningar med kommittén.

Självfallet bör såsom tidigare antytts utredningarna äga rum i nära samarbete med övriga nordiska länder. Danmark och Norge har redan tillsatt kommittéer

för de ifrågavarande båda lagstiftningsuppgifterna. Från dansk sida har Finland och Island inbjudits att deltaga i utredningsarbetet beträffande skadeståndsansvar i följd av motorfordonstrafik, och från norsk sida har till Finland och Island riktats motsvarande inbjudan i fråga om utredningen rörande stats och kommuns skadeståndsansvar. De svenska kommittéerna bör bemyndigas att träda i förbindelse med motsvarande kommittéer från grannländerna.

Departementschefen bemyndigades att tillkalla *dels* en kommitté för utredning rörande revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon *dels ock* en kommitté för utredning rörande stats och kommuns skadeståndsansvar. Även i Danmark, Finland och Norge ha kommittéer tillsatts för utredning av nämnda frågor. Såvitt angår ansvarigheten för motorfordonsskador ha kommittéerna i de övriga nordiska länderna haft följande sammansättning:

den danska kommittén: professor Henry Ussing, ordförande till sitt frånfälle 1954, då han efterträddes av rigsadvokat H. Olafsson, som även tidigare tillhörde kommittén, byretsdommer A. T. Bertelsen, højesteretssagfører G. L. Christrup, direktør V. Lærkes samt kst. landsdommer H. Schaumburg med sekretær i justitsministeriet J. Bangert såsom sekreterare;

den finska kommittén: professor Arvo Sipilä, ordförande, försäkringsöverdomaren K. Kalliala, regeringssekreteraren E. Mäkelä (tillika sekreterare) samt försäkringsdirektören H. Parmala;

den norska kommittén: f. d. høyesterettsjustitiarius Emil Stang, ordförande, høyesterettsadvokat Erling Wikborg, avdelningssjef Axel Rønning, høyesterettsadvokat Robert Meinich samt direktør J. Holst-Larsen med byråsjef i justisdepartementet Stein Rognlien som sekreterare.

Överläggningar mellan de fyra nordiska kommittéerna eller delegerade inom dessa ha hållits i Köpenhamn den 9—20 mars 1953, Stockholm den 13—18 juni 1955, Oslo den 9—14 januari 1956, Helsingfors den 17—22 september 1956 samt åter i Köpenhamn den 7—12 januari 1957.

På grundval av de resultat som uppnåtts under dessa överläggningar ha lagutkast i de fyra länderna upprättats. Dessa lagutkast överensstämma mycket nära med varandra, även i fråga om den formella uppställningen. Sålunda behandla utkasten i de två första kapitlen paragraf för paragraf samma frågor, och även i fortsättningen föreligga överensstämmelser i väsentliga hänseenden.

Angående överläggningar med kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar se s. 71 f.

II. Huvudinnehållet av gällande svensk lagstiftning.

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motorfordon regleras dels av 6 kap. allmänna strafflagen, dels ock av lagarna den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, i det följande kal-

lad bilansvarighetslagen, och den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, i det följande kallad trafikförsäkringslagen.

Enligt 6 kap. strafflagen skall skada som någon genom brott tillfogar annan gäldas av den brottslige, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande, skall skadeståndet jämkas efter ty som skäligt prövas.

Genom lag den 8 juni 1906 meddelades för första gången i vårt land särskilda regler om ansvarighet för skada i följd av biltrafik. I denna lag stadgades skyldighet för ägare och i vissa fall brukare av motorfordon att enligt de grunder som angivits i 6 kap. strafflagen utgiva ersättning för skada som vållats av föraren, under förutsättning att skadan drabbat person eller egendom, som icke befordrades med fordonet, eller person som befordrades därmed mot betalning.

Emellertid gjorde sig snart krav gällande, att ansvarigheten för skada i följd av motorfordonstrafik skulle vidgas utöver vad nu sagts. Med anledning av en hemställan av 1909 års riksdag lät Kungl. Maj:t verkställa utredning om ändrade bestämmelser för biltrafik m. m., innefattande jämväl utvidgade ansvarighetsregler. På grundval av utredningen framlades vid 1916 års riksdag proposition med förslag till ny lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Sedan förslaget antagits av riksdagen, utfärdades den ovan nämnda, alltjämt gällande lagen den 30 juni 1916. — Denna lag har sedermera varit föremål för åtskilliga ändringar. Den mest genomgripande skedde 1934, då reglerna om ersättning för skada vid kollision mellan två eller flera motorfordon erhöllo ny utformning. Genom lagändring 1939 utvidgades passagerarskyddet.

Sedan 1925 års riksdag hemställt om utredning angående införande av obligatorisk ansvarighetsförsäkring för motorfordon samt frågan utretts av särskilda sakkunniga, framlade Kungl. Maj:t genom proposition till 1928 års riksdag förslag i ämnet; propositionen blev emellertid av riksdagen avslagen, bl. a. på den grund att frågan om försäkringens anförtroende åt en statsanstalt ansågs böra utredas. Efter förnyad utredning antogs nu gällande lag om trafikförsäkring av 1929 års riksdag. I lagen ha sedermera endast vidtagits en del smärre ändringar.

Enligt *bilansvarighetslagen* är ansvarigheten under vissa förutsättningar utvidgad utöver vad som följer av 6 kap. strafflagen för ägare, brukare och förare. Jämlikt 2 § i lagen är sålunda ägaren, även utan vållande, ansvarig för skada, som i följd av trafik med bilen tillfogats person eller sådan egendom som ej befordras med bilen. Ägaren är emellertid fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. Föraren är lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som nyss sagts, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Bevisbördan är sålunda lagd på ägaren och föraren. Att skadan förorsakats

av bristfällighet hos fordonet eller vållande av föraren presumeras med andra ord till dess motsatsen ådagalagts.

Brukar någon utan lov annans bil, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada, som därunder inträffar. Innehar någon bil med nyttjanderätt och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å bilen, är jämlikt 7 § sådan brukare lika med ägaren ansvarig för skada, som inträffar i följd av trafik med bilen. Detsamma gäller, därest brukaren ej innehar bilen med sådan befogenhet men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde samt skada inträffar under denne förares handhavande av bilen.

Såsom allmän regel gäller enligt 1916 års lag, att om den som skadan led genom eget vållande därtill medverkat, skall honom eljest tillkommande skadestånd jämkas.

Lagen innehåller tillika regler angående ansvarigheten vid skada förorsakad av flera bilar, förhållandet mellan ägare, brukare och förare inbördes, tid för anhängiggörande av talan m. m.

Till säkerhet för den skadeståndsskyldighet, som åvilar ägare, brukare eller förare enligt 6 kap. strafflagen och bilansvarighetslagen, stadgas i *trafikförsäkringslagen* skyldighet att ha motorfordonet trafikförsäkrat. Enligt 1 § av lagen är ägare av motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom ändå att äganderätten icke övergått å honom. Staten, kommunerna m. fl. äro enligt 4 § befriade från skyldighet att taga försäkring.

Trafikförsäkringen innefattar enligt 3 § dels garantiförsäkring i förhållande till den skadelidande och dels ansvarighetsförsäkring till förmån för försäkringstagaren. Garantiförsäkringen medför i stort sett rätt för den, som i följd av trafik med motorfordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsanstalten. Såsom ansvarighetsförsäkring gäller trafikförsäkringen mot den ansvarighet för skada, som kan uppkomma för försäkringstagaren i följd av trafik med fordonet, dock endast i den mån försäkringsgivaren icke enligt försäkringsavtalet är fri från sådan ansvarighet. Jämlikt 11 § skall försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhopa 600 000 kr. i anledning av personskada med begränsning till 200 000 kr. för varje skadad eller dödad person samt om tillhopa 50 000 kr. i anledning av skada å egendom. Beträffande buss skall, med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person, försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare 10 000 kr. för varje person, varmed det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet, överstiger nio.

Trafikförsäkring må meddelas, förutom av försäkringsanstalt som inrättats av staten, endast av anstalt som därtill erhållit Konungens tillstånd. Tillstånd är för närvarande meddelat åt 26 anstalter. Sådan anstalt är enligt 6 § pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring, därest ej anstaltens verksamhetsområde är begränsat till viss yrkes- eller intressegrupp eller dylikt. Någon försäkring genom statsanstalt bedrives icke. Försäkringsinspektionen utövar fortlöpande kontroll över anstalternas verksamhet. Inspektionen har fastställt vissa normer för omkostnadernas beräknande, premiereserver m. m. Vid skaderegleringarna biträdas trafikförsäkringsanstalterna vidare av en särskild rådgivande nämnd. Konungen äger enligt 9 § i den mån så finnes nödigt fastställa belopp, vartill premie för trafikförsäkring högst må sättas. Något dylikt beslut har dock ej meddelats.

Om motorfordonet icke varit försäkrat eller det icke kunnat utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, äro enligt 21 § samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvariga för skadan. För reglering av dylika skador ha anstalterna bildat en förening, kallad Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen ombesörjer även en del andra för anstalterna gemensamma uppgifter. För föreningens förbindelser svara försäkringsanstalterna efter storleken av influtna premier. Föreningens stadgar ha fastställts av Kungl. Maj:t och varje anstalt är enligt koncessionsvillkoren skyldig att tillhöra föreningen.

Den skadelidande äger att direkt av försäkringsgivaren utfå ersättning för skadan. Försäkringsgivaren kan därvid mot den skadelidande göra samma invändningar som föraren, ägaren eller brukaren av fordonet varit berättigad till.

I den mån annat ej stadgas är lagen om försäkringsavtal den 8 april 1927 tillämplig även på trafikförsäkring. Har försäkringstagaren avtalat med försäkringsanstalten om självrisk eller andra inskränkningar i försäkringsgivarens ansvarighet, gälla dock dessa inskränkningar icke i förhållande till skadelidande tredje man. Däremot får i sådant fall försäkringsgivaren för vad han utbetalt regressrätt mot försäkringstagaren.

Motorfordon får ej registreras utan att bevis företes om att försäkringsplikten fullgjorts. När försäkringsavtal upphör, skall försäkringsanstalten därom insända uppgift till den myndighet som för bilregistret. Bestämmelserna härom finnas i vägtrafikförordningen samt i 18 § trafikförsäkringslagen. Vissa särskilda regler gälla om trafikförsäkring av utländska motorfordon som tillfälligt brukas i riket.

Underlåtenhet att taga försäkring är enligt 24—26 §§ trafikförsäkringslagen belagd med bötesstraff.

III. Tidigare reformförslag.

Med anledning av motioner av herr Lindhagen vid 1935 års riksdag[1] begärde riksdagen hos Kungl. Maj:t utredning om utvidgning av trafikförsäkringen. I första lagutskottets utlåtande (nr 36), som låg till grund för riksdagens begäran, anfördes i frågan följande:

Vad först anginge *personskador* fann utskottet, att regeln om den omkastade bevisbördan ur den skadades synpunkt verkade ojämnt. Så t. ex. erhölle en fotgängare som själv ej vållat sin skada fullt skadestånd, om bilföraren ej kunde visa sig vara fri från vållande, men om bilföraren kunde föra sådant bevis finge fotgängaren intet skadestånd. Domstolsprövningen finge en avgörande betydelse för ersättningsfrågan men domstolarna i olika instanser komme ofta till olika resultat. Osäkerhet vållades därför i frågan, huruvida en skadad överhuvud skulle få någon ersättning. Detta vore en allvarlig olägenhet.

Riksdagen hade upprepade gånger uttalat sig för en utjämning av de nuvarande skadeståndsreglernas verkningar i den riktning, att ersättning på grund av trafikförsäkring skulle utgå även vid s. k. rena olycksfall. Utskottet gåve alltjämt sin fulla anslutning till detta önskemål, men det syntes starkt kunna sättas i fråga, om man borde stanna härvid. Användandet av motorfordon innebure, även om det skedde med all försiktighet, en fara för andra trafikanter. Dessa risker borde om möjligt försäkringsmässigt fördelas. Skäl funnes att taga under övervägande, om icke den nuvarande ansvarighetsförsäkringen borde omdanas till en verklig olycksfallsförsäkring. En liknande tvångsreglering funnes i lagen om försäkring för olycksfall i arbete. Enligt denna lag utginge ersättning till den skadade, såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Vid grov vårdslöshet finge ersättningen skäligen nedsättas. Härmed kunde jämföras, att norsk lag ålade bilägare ersättningsskyldighet mot exempelvis en fotgängare, som skadats vid trafik med bilen, såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Om den skadade genom grov vårdslöshet medverkat därtill, vore han berättigad till ersättning, därest även bilens ägare eller förare felat. I sådant fall ägde rätten bestämma omfattningen av skadeståndsskyldigheten. För egen del ville utskottet väl icke förorda, att bilägaren ålades personlig skadeståndsskyldighet i sådan omfattning som i norska lagen. Däremot torde det möta mindre betänkligheter att ålägga bilägaren skyldighet att teckna en försäkring som medgåve en skadad person ersättning i huvudsakligen den utsträckning som med nämnda lag åsyftades. Därest i enlighet med denna tankegång full ersättning på grund av försäkring skulle komma att utgivas, så snart den skadade icke genom grov vårdslöshet medverkat till skadan, komme ersättningen att utgå med väsentligt större jämnhet än för närvarande. Utskottet förutsatte nämligen, att domstolarna beträffande dem, som icke själva förde något farligt fordon, skulle fordra ett betydande mått av vållande, innan det betecknades som grovt. Reformen skulle medföra minskat antal processer och därmed åtskilliga förmåner för det allmänna, försäkringsbolag och enskilda. Beträffande de fall då den skadade visat grov vårdslöshet kunde det ifrågasättas att väl medge jämkning men samtidigt föreskriva vissa gränser för denna. En sådan bestämmelse skulle för försäkringsbolagen ytterligare underlätta en skadereglering på frivillighetens väg.

Enligt utskottets mening syntes det vidare ej längre försvarligt att vidhålla den rådande olikheten i försäkringsavseende mellan bilpassagerare och fotgängare.

[1] Beträffande tidigare reformyrkanden se SOU 1938:27 s. 24 ff.

Alla som lede skada av biltrafik borde vara likställda i fråga om ersättning för personskada. Detta borde även gälla ägare eller förare som skadades vid kollision med annan bil.

Därest man hade i ögonmärke, att försäkringen skulle fylla en social funktion, vore det obestridligt, att det sätt på vilket ersättningen maximerades enligt olycksfallsförsäkringslagen, visst maximibelopp per dag och visst per år, vore överlägset maximeringen i trafikförsäkringslagen, 60 000 kronor i anledning av personskada, dock högst 20 000 kr. per person. Sistnämnda belopp hade i praktiken visat sig otillräckligt. Utskottet funne det böra tagas i övervägande att beträffande personskada avskaffa bestämmelserna om vissa fixa maximibelopp men i stället föreskriva, att sjukpenning och livränta icke finge överskrida visst belopp per dag, respektive år.

Enligt utskottets mening borde ersättning för sveda och värk icke utgå på grund av trafikförsäkring i andra fall än där bilföraren överbevisats om vållande.

Därest trafikförsäkringen utvidgades i enlighet med ovannämnda riktlinjer, skulle den omkastade bevisbördan icke vara påkallad av något praktiskt behov för den skadade i andra fall än där det maximibelopp för sjukpenning och livränta, som kunde utgivas på grund av försäkringen, icke gåve den skadade full ersättning för mistad inkomst. Det torde med fog kunna sättas i fråga, huruvida det vore berättigat att för sådana fall bibehålla förevarande avsteg från allmänna processuella regler.

Angående ersättningsreglerna vid *egendomsskador* ansåg utskottet, att andra skador än sådana å motorfordon borde behandlas på samma sätt som personskador.

I fråga om skador å motorfordon syntes det däremot utskottet som om en begränsning i nuvarande ersättningsregler skulle kunna vidtagas. Det torde icke kunna anföras något skäl, varför den som själv hade en bil skulle vara berättigad att av ägaren eller föraren till en annan bil utbekomma ersättning för skada å förstnämnda bil under andra förutsättningar än enligt vanliga regler skulle vara fallet. Parterna syntes sålunda inbördes fullständigt jämställda, och någon särskild förmån i bevisningshänseende för endera kunde vid sådant förhållande icke vara av nöden. Det kunde ifrågasättas, om det funnes något allmänt intresse att föreskriva obligatorisk trafikförsäkring för sådana risker, som här avhandlats. Då trafikförsäkringen emellertid även beredde den chaufför som icke ådagalagt grovt vållande ett visst skydd till förhindrande av att han personligen finge svara för den skada, han måhända genom jämförelsevis obetydlig oförsiktighet orsakat å en annan bil, ville utskottet icke ifrågasätta, att nu förevarande risker uteslötes ur trafikförsäkringen. Däremot torde det vara möjligt att sätta ett maximibelopp för trafikförsäkringen i förevarande avseende, understigande det nuvarande maximibeloppet för egendomsskada i allmänhet, 10 000 kr.[1]

Med anledning av riksdagens hemställan tillsattes den 7 maj 1937 sakkunniga för att inom justitiedepartementet biträda med utredning om reform av gällande rättsregler rörande trafikförsäkring samt ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon. De sakkunniga avgåvo betänkande med förslag till trafikförsäkringslag den 1 oktober 1938 (SOU 1938:27). Förslaget innebar i huvudsak följande.

Försäkringen skall utsträckas att gälla av motorfordonstrafiken förorsakade skador som kunna rubriceras såsom olycksfall. Med avseende å ersättningens omfattning skola emellertid olika regler gälla, allteftersom vållande föreligger hos motorfordonets förare, ägare och brukare eller ej.

[1] Jfr Walin i SvJT 1935 s. 477.

Föreligger vållande hos förare, ägare eller brukare, skall försäkringen avse skadeståndsskyldigheten enligt allmänna skadeståndsregler. Vid medvållande hos den skadelidande skall jämkning sålunda ske. Däremot skall den för förare, ägare eller brukare stadgade utvidgade skadeståndsansvarigheten enligt bilansvarighetslagen avskaffas. Personlig skadeståndsansvarighet för sådan person skall endast föreligga vid styrkt vållande hos honom själv.

Föreligger icke vållande hos förare, ägare eller brukare, skall ersättning på grund av försäkringen utgå i viss anslutning till vad som gäller beträffande ersättning vid olycksfall i arbete. Någon personlig ersättningsansvarighet skall icke föreligga i detta fall. Jämkning av ersättningen skall jämväl här ske vid vållande hos den skadelidande. Vid personskada skall ersättningen avse erforderliga utgifter för sjukvård ävensom skada genom förlust eller nedsättning av arbetsförmågan. I sistnämnda hänseende skall utgå sjukpenning och livränta, dock endast om arbetsförmågan nedsatts med respektive minst 1/4 och 1/10. Högsta belopp för sjukpenning och livränta skola vid fullständig arbetsoförmåga utgöra respektive 8 kr. om dagen och 3 000 kr. om året. Vid nedsättning av arbetsförmågan skola beloppen jämkas till de lägre belopp som svara mot nedsättningen. Ersättning skall däremot icke utgå för sveda och värk eller för lyte och annat stadigvarande men, i vidare mån än sådant men inverkar på arbetsförmågan. Har olycksfallet medfört den skadades död, skall ersättning utgå för skäliga begravningskostnader samt för skada genom förlust av försörjare. Ersättning för förlust av försörjare skall kunna tillerkännas änka, änkling, frånskild make, fader, moder, adoptivfader, adoptivmoder, barn eller adoptivbarn, som genom dödsfallet kommit att sakna erforderligt underhåll, och utgå i form av livränta, som icke skall överstiga 750 kr. om året eller i fråga om barn eller adoptivbarn 500 kr. om året samt få utgå endast tills barnet fyllt sexton år. Livräntor till efterlevande skola tillhopa ej få överstiga 3 000 kr. om året. I fråga om egendomsskada skall, då vållande hos föraren ej föreligger, den ytterligare begränsningen gälla, att ersättning ej skall utgå för skada å annat motorfordon eller å egendom som befordras därmed.

För försäkringen i allmänhet skola, vare sig vållande föreligger hos föraren eller ej, gälla vissa maximibelopp.

1938 års förslag blev endast i mycket begränsad utsträckning genomfört. Genom lagar den 22 juni 1939 angående ändring av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagarna utsträcktes sålunda skyddet för passagerare och höjdes försäkringssummorna. Vidare genomfördes samtidigt genom en särskild författning vissa lättnader i ansvaret för förare av statens motorfordon. Se härom NJA II 1939 s. 634 ff.

I fråga om tiden efter 1939 skall kommittén icke uppehålla sig vid sådana reformkrav som blivit tillgodosedda och alltså redan avspegla sig i gällande lagstiftning.[1] Däremot skall utredningen här beröra några andra reformfrågor av större vikt.

I skrivelse den 25 maj 1946 begärde riksdagen hos Kungl. Maj:t skyndsam utredning angående revision av bestämmelserna i 6 kap. 4 § straff-

[1] Se härom NJA II 1946 s. 553 (ny förordning om ansvaret för statens motorfordonsförare m. m.), 1951 s. 519 ff (begreppet motorfordon m. m.), 1952 s. 552 (lagstiftning om mopeder), 1953 s. 514 (viss ändring i förordningen om ansvar för statens motorfordonsförare), 1953 s. 329 ff (avbetalningsköp av motorfordon) och 1954 s. 467 (motion om höjda försäkringsmaxima) ävensom 1955 s. 473 ff (höjda försäkringsmaxima m. m.).

lagen om skadestånd till dödad persons efterlevande. Till grund för riksdagens beslut låg första lagutskottets utlåtande nr 33 för 1946. Riksdagsskrivelsen har överlämnats till bilskadeutredningen för verkställande av den begärda utredningen.

Med skrivelse den 15 juni 1949 avgav 1945 års försäkringsutredning betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. (SOU 1949:26). Förslaget, som huvudsakligen avsåg trafikförsäkringens organisation, har icke lett till lagstiftning.

I en inom riksdagens andra kammare år 1956 väckt motion (nr 481) hemställdes, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsam utredning om lämpliga åtgärder för att i vissa fall som redovisades i motionen bereda bilägare ersättning för skada eller förlust som tillskyndades honom vid trafikolyckor utan eget vållande. De fall som här åsyftades voro dels sådana då en mopedförare, en cyklist eller en gående vore skadeståndsskyldig men icke hade medel att betala skadeståndet, och dels sådana då skadan uppkommit utan att någon vore vållande, t. ex. till följd av att en cyklist i halt väglag råkat köra omkull tätt framför en bil, en häst råkat i sken, kreatur tagit sig ut på landsvägen o. dyl. Motionen, som hänvisades till allmänna beredningsutskottet, avstyrktes av utskottet (i utlåtande nr 21/1956). Vad anginge de här ovan först nämnda fallen hade frågan nämligen enligt utskottets mening sådant samband med spörsmålet om revision av den allmänna skadeståndsrätten, att den lämpligen borde upptagas i det sammanhanget. I övrigt fann utskottet dels att gällande försäkringsvillkor i viss utsträckning — nämligen beträffande fall då en bilförare för att undvika olycka avsiktligt vidtoge åtgärd varigenom han eller bilen skadades — beredde möjlighet till ersättning från trafikförsäkringen och dels att möjlighet fanns att teckna vagnskade- och olycksfallsförsäkring. Riksdagen avslog motionen.

IV. Allmän motivering.

I det föregående har omtalats hur i den svenska lagstiftningen redan tidigt, nämligen år 1906, infördes en specialreglering med syfte att bereda ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon i vidare utsträckning än som följer av den svenska rättens allmänna skadeståndsregler.

Lagen av år 1906 har sedermera avlösts av den nu gällande lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, den s. k. bilansvarighetslagen, vilken ytterligare utvidgat möjligheterna att erhålla skadestånd med anledning av skada av motorfordon. Enligt denna lag äger den som lidit skada i följd av trafik med motorfordon rätt till skadestånd av fordonets ägare och, under vissa förutsättningar, även av dess brukare, om icke av omständigheterna framgår att skadan varken

vållats av föraren eller orsakats av bristfällighet hos fordonet; skadeståndsrätt mot förare tillkommer honom om icke av omständigheterna framgår att denne är fri från vållande till skadan. Lagens ståndpunkt är, att för skadestånd i princip förutsättes att fordonet framförts med vållande eller varit bristfälligt. Att så varit fallet presumeras emellertid till dess motsatsen bevisats. Mot vad eljest gäller i vår skadeståndsrätt utanför kontraktsförhållanden är bevisbördan i nämnda hänseende lagd på svarandens sida.

År 1929 infördes genom den alltjämt gällande lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, den s. k. trafikförsäkringslagen, skyldighet för motorfordonsägarna att taga försäkring som skulle täcka skadeståndsskyldighet med anledning av skada i följd av trafik med motorfordon. Denna s. k. trafikförsäkring täcker i det väsentliga ej blott motorfordonsägares utan även förares och brukares skadeståndsansvar. De skadelidande äga framställa sina anspråk direkt mot trafikförsäkringen.

Det skadeståndsansvar som enligt lag åligger ägare, förare och brukare av motorfordon för skada i följd av trafik med fordonet har genom trafikförsäkringens införande i realiteten väsentligen avlösts av en skyldighet för motorfordonsägarna att betala premier till försäkringen. Bilansvarighetslagens uppgift är numera i huvudsak att ange förutsättningar för rätt till ersättning från trafikförsäkringen och ersättningens storlek.

Kommittén har haft att utgå från det läge som sålunda föreligger. Dess uppgift har varit att med utgångspunkt i nuvarande ordning överväga möjliga förbättringar i denna.

I det följande kommer kommittén att såsom allmän motivering till sitt förslag redogöra för de överväganden i vissa viktigare avseenden, vilka lett till att kommittén föreslår ändringar i förhållande till vad nu gäller. Motiveringen till övriga föreslagna förändringar lämnas i form av kommentar till de särskilda bestämmelserna i kommitténs författningsförslag.

Kommittén hänvisar till 17 § beträffande innebörden av begreppet motorfordon i förslaget.

1. Ersättningsskyldighet oavsett vållande.

Såsom framgår av de statistiska uppgifterna i bil. 2 (s. 137) har antalet vägtrafikolyckor uppkomna vid trafik med motorfordon stigit mycket kraftigt, i synnerhet under det senaste decenniet. För år 1956 redovisas i Statistisk tidskrift drygt 48 700 polisundersökta vägtrafikolyckor. Antalet vid vägtrafikolyckor skadade och dödade personer är också mycket stort. Tidskriften redovisar för nämnda år i runda tal följande antal skadade eller dödade av olika kategorier: 3 400 bilförare, 4 300 bilpassagerare, 2 100 förare av tyngre motorcyklar och 500 passagerare på sådan motorcykel samt 2 600 förare av lätt motorcykel inkl. mopeder, 2 500 cyklister, 3 000

fotgängare och 400 som ej tillhörde någon av dessa kategorier, tillhopa 19 000 personer. Det är tydligt, att den alldeles övervägande delen av dessa olyckor uppkommit genom trafik med bil eller annat fordon som avses i trafikförsäkringslagen.

De statistiska uppgifterna visa vidare, att antalet bilar och tyngre motorcyklar ökat mycket starkt under det senaste decenniet. Vid utgången av andra kvartalet 1956 funnos enligt Statistisk tidskrift 1,23 miljoner registrerade motorfordon av alla slag. Talet innebär, att det vid denna tidpunkt fanns, grovt räknat, ett sådant fordon för var sjätte svensk. Man har anledning att räkna med fortsatt ökning av motorfordonsbeståndet.

Motorismens tillväxt och den starka ökningen av skador i följd av trafik med motorfordon har gjort det till en angelägen uppgift för det allmänna ej blott att söka begränsa skadornas antal utan även att sörja för att ersättning gives för dessa skador.

Emedan en förutsättning för ersättning från trafikförsäkringen enligt gällande rätt är, att skadeståndsskyldighet föreligger för ägare eller, i vissa fall, brukare av det motorfordon som orsakar skadan, har lagstiftningen i sin strävan att bereda ersättning för skador i följd av trafik med motorfordon sträckt dessa personers skadeståndsansvar långt. Motorfordonsägarna ha sålunda gjorts ansvariga för bristfällighet hos fordonet och vållande av föraren och därvid har bevisbördan omkastats, så att ägaren blir skadeståndsskyldig därest icke av omständigheterna framgår att skadan varken orsakats av bristfällighet hos fordonet eller vållats av föraren.

Det är möjligt, att domstolarna vid sin prövning av frågan om ett motorfordon framförts utan vållande låta önskan att bereda ersättning åt motorismens offer påverka sitt bedömande. Kravet på aktsamhet har i rättstillämpningen skärpts därhän, att det relativt sällan inträffar att ett motorfordon som orsakat skada anses ha framförts utan vållande.[1]

Ehuru lagstiftningen successivt vidgat förutsättningarna för ersättning och bestämmelserna tillämpas på ett för de skadelidande förmånligt sätt, återstår emellertid en grupp av fall, där ersättning är utesluten emedan det anses ådagalagt att skadan varken orsakats av bristfällighet hos fordonet eller vållats av föraren. Det kan ifrågasättas, om det är motiverat att hålla dessa skadefall utanför rätten till ersättning från trafikförsäkringen. De stora skaderisker med vilka motorfordonstrafiken är förknippad kunna åberopas såsom ett skäl för att ålägga motorismen att bära ersättningsansvar för alla de skador som den orsakar. Låt vara att motorfordonen utgöra oumbärliga trafikmedel och att det givetvis icke kan ifrågakomma, att motorfordonstrafiken skulle förbjudas av hänsyn till de skadeverkningar den medför; det kan likväl vara väl motiverat att denna verksamhet ålägges att bära ansvaret för att dessa skador bli ersatta, oav-

[1] Jfr Karlgren, Skadeståndsrätt, 1952, s. 123 not 11.

sett om någon oaktsamhet vid verksamhetens bedrivande kan antagas ha givit upphov till skadan i det särskilda fallet. Motorfordonstrafiken utgör ett verksamhetsområde, som relativt lätt kan avgränsas från andra och underkastas en särskild reglering. I fråga om lufttrafik och i någon utsträckning även i fråga om järnvägstrafik har ansvar för kasuell skada redan införts i svensk rätt.

Utomlands ha motorfordonsägare på vissa håll ålagts ett objektivt skadeståndsansvar. Av intresse är särskilt, att i Norge gäller att ägare eller brukare skall med vissa undantag ersätta uppkommen skada ändå att varken han själv eller föraren visat oaktsamhet. I Frankrike har en ålderdomlig bestämmelse i allmänna civillagen angående ansvar för skada orsakad av sak, som man har under sin vård, tillämpats på sådant sätt, att skadeståndsskyldighet ålägges motorfordonsägare även i fall där ingen varit vållande till skadan. I Tyskland och Schweiz är för skada av motorfordon stadgat ett i huvudsak objektivt ansvar förenat med obligatorisk ansvarighetsförsäkring. Angående utländsk rätt hänvisas i övrigt till framställningen s. 133 ff.

Såsom nyss framhållits sträcker sig redan enligt gällande svensk rätt motorismens ansvar avsevärt längre än det allmänna skadeståndsansvaret. Att utvidga trafikförsäkringen till att omfatta även rent kasuell skada skulle således blott innebära ytterligare ett steg på en väg som redan beträtts.

En reform i nu angiven riktning skulle undanröja vissa missförhållanden som följa med den nuvarande ordningen.

Den omkastning av bevisbördan som den gällande bilansvarighetslagen föreskriver står icke i överensstämmelse med eljest tillämpade principer i vår rätt. Det måste te sig egendomligt att, såsom sker i stor omfattning, bilister dömas att betala skadestånd med motivering att de icke lyckats bevisa att bilen framförts aktsamt. Särskilt svårbegripliga äro för den stora allmänheten domar, i vilka en åtalad bilist å ena sidan frikännes från straffrättsligt ansvar emedan det icke styrkts att han kört oaktsamt, å andra sidan dömes att betala skadestånd emedan det icke styrkts att han kört aktsamt. Alltför ofta kommer det vid trafikolyckor att hänga på tillfälligheter i vad mån det lyckas att klarlägga förloppet.

Den omkastade bevisbördan medför också utrednings- och processkostnader som skulle undgås om ersättning utginge även för rent kasuell skada. Det bleve då obehövligt att utreda, huruvida skadan vållats genom någons oförsiktighet eller försumlighet i andra fall än där fråga uppstår om jämkning av ersättningen på grund av vållande på den skadelidandes sida. Det är från allmän synpunkt en påtaglig fördel, om utredningen kan förenklas.

Man kan tveka inför tanken, att den enskilde motorfordonsägaren skulle åläggas objektivt skadeståndsansvar. Detta är emellertid icke nödvändigt

för att tillgodose reformkravet. Såsom kommittén i det följande skall visa kan man nämligen väl tänka sig, att trafikförsäkringen bär ansvarighet för kasuell skada utan att motsvarande skadeståndsskyldighet införes för den enskilde motorfordonsägaren. För honom reduceras därmed i princip frågan om ansvarighetens omfattning till ett spörsmål, om han skall vara pliktig att betala de något ökade premier som bli följden härav. Frågan i vilken utsträckning motorismen skall svara för de skador som den orsakar blir med andra ord ett spörsmål i vad mån det är motiverat att uppställa erläggandet av försäkringsavgifter såsom ett villkor för motorfordons begagnande.

Enligt de i det följande redovisade kostnadskalkylerna beräknas den ifrågasatta utvidgningen av ansvarigheten föranleda en höjning av premierna med c:a 11 %. Denna kostnadsökning motverkas dock av att kommittén i andra hänseeenden föreslår ändringar av ansvarighetens omfattning som leda till sänkta premiekostnader. Kommitténs förslag sett i sin helhet medför enligt kalkylerna icke större höjning av dessa kostnader än med c:a 6 à 7 %. Även om vissa reservationer måste göras i fråga om tillförlitligheten av dessa siffror, torde det stå klart att kostnadsökningen icke är av den storleksordning att man av den anledningen behöver ställa sig tveksam inför reformen.

Kommittén föreslår därför, genom en bestämmelse i 1 § av sitt förslag, såsom huvudregel att ersättning skall utgå från trafikförsäkringen ändå att vållande till skadan icke ligger någon till last.

Kommittén har under ersättningsansvaret för kasuell skada medtagit såväl personskada som egendomsskada. Att skada å egendom ersättes i denna utsträckning är väl icke lika angeläget som att personskada ersättes. Ett undantag för egendomsskada skulle emellertid medföra, att den förenkling i förhållande till nuvarande ordning som huvudregeln innebär till väsentlig del skulle gå förlorad.

Det orsakssammanhang som måste finnas mellan det försäkrade fordonet och skadan anges i förslaget på det sättet, att skadan skall ha uppstått i följd av motorfordonets bruk i trafik. Varför detta uttryck valts i stället för det i bilansvarighets- och trafikförsäkringslagarna begagnade uttrycket »i följd av trafik med» fordonet skall anges vid 1 §.

För vissa praktiskt betydande grupper av fall föreligga särskilda skäl som föranlett kommittén att icke låta dem omfattas av förslagets huvudregel, att trafikförsäkringen skall ansvara oavsett vållande.

En mycket stor del av de skador som uppkomma i följd av motorfordons bruk utgöras av skador på annat motorfordon eller å dettas förare eller å annan person eller egendom som befordrades därmed. Om ersättning skulle utgå för sådan skada även vid rena olyckshändelser, skulle trafikförsäkringen komma att innebära, att motorfordonsägarna såsom kollektiv finge med avseende å dessa situationer bekosta en obligatorisk olycks-

fallsförsäkring för sig själva samt en obligatorisk kaskoförsäkring för motorfordon. Betraktad som olycksfalls- resp. kaskoförsäkring skulle trafikförsäkringen därvid förete den egendomligheten att ersättningarna utginge icke från det egna fordonets försäkring utan från ett annat fordons. Motorfordonsägarna skulle med andra ord få bekosta sådana försäkringar för varandra, och premiekostnaden skulle icke komma att beräknas efter risken i den riskgrupp, dit det drabbade intresset hörde. Kommittén har av dessa skäl funnit sig icke böra föreslå, att de ifrågavarande kollisionsskadorna skola ersättas ur trafikförsäkringen oavsett vållande. I lagförslagets 4 § ha dessa skador i stället upptagits till särreglering. Förslaget i denna del innebär i huvudsak att ersättning från ett motorfordons trafikförsäkring ej utgår för skada på annat motorfordon eller å dettas förare eller å annan person eller egendom som befordras med detta, med mindre vållande till skadan påvisas å det förstnämnda fordonets sida. I ett särskilt avsnitt (nedan s. 61) skall närmare redogöras för förslagets innehåll på denna punkt.

Icke heller har kommittén ansett sig böra föreslå, att det skulle åläggas motorfordonsägarna att bekosta en försäkring för täckande av skador vid kollision med järnvägståg eller spårvagn i den utsträckning som skulle följa av huvudregeln. Dessa fortskaffningsmedel synas nämligen vid kollision med motorfordon icke böra åtnjuta en bättre ställning än dessa. Kommittén har därför låtit bestämmelserna i 4 § omfatta ej blott kollision med motorfordon utan även kollision med järnvägståg eller spårvagn (se vidare nedan s. 68 f).

En begränsning av regeln om trafikförsäkringens ansvarighet oavsett vållande föreslår kommittén också med avseende å skada orsakad av motorfordon som står stilla. Det vore att sträcka trafikförsäkringen för långt, om en cyklist som oaktsamt kör på ett oklanderligt parkerat motorfordon skulle äga rätt till ersättning, om ock med jämkning på grund av sitt vållande. Undantaget bör emellertid icke avse varje motorfordon som står stilla; att fordonet stannats ögonblicket före olyckans inträffande är icke tillräckligt skäl för att skadan skulle vara undantagen från huvudregeln. När det gällt att bestämma sig för en formulering som täcker vad man här åsyftat har kommittén övervägt om det vore möjligt att finna ett fixt kriterium, såsom att motorn stannats eller att föraren lämnat fordonet, men har funnit, att sådana kriterier stundom i det särskilda fallet skulle leda till ett icke nöjaktigt resultat. Kommittén har också övervägt att låta undantaget avse fordon som är parkerat eller uppställt. Efter överläggningar med grannländernas kommittéer, vilka icke varit benägna för denna gränsdragning, har kommittén emellertid stannat vid att, i 5 §, draga gränsen så, att ansvar för kasuell skada skall föreligga om skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, medan i övrigt skyldigheten att utge ersättning skall vara begränsad på

samma sätt som i de nyss angivna kollisionsfallen. En närmare redogörelse för förslagets innehåll i detta avseende skall lämnas vid 5 § (nedan s. 89).

I nu ifrågavarande avseenden råder mycket nära överensstämmelse mellan de nordiska förslagen.

Att trafikförsäkringens ansvarighet enligt förslaget utsträckes till att, efter huvudregeln, omfatta även rent kasuell skada medför såsom redan framhållits icke någon förpliktelse för motorfordonsägare eller annan att utgiva ersättning men väl, såsom också nämnts, en viss ökning av de premier som avkrävas motorfordonsägarna.

Vid beräkningen av premierna för trafikförsäkringen tillämpas i Sverige ett bonussystem. Bonusklasserna äro sju. Rabatten å premien uppgår i bonusklasserna 1 och 2 till 0 %, i klasserna 3 och 4 till 30 %, i klasserna 5 och 6 till 50 % samt i klass 7 till 70 %. Försäkringen tillhör under det första försäkringsåret bonusklass 1. Efter varje skadefritt år uppflyttas försäkringen en bonusklass. Efter försäkringsår med skada nedflyttas försäkringen två bonusklasser för varje inträffad skada som medför ersättningsskyldighet för försäkringsanstalten.

Om kommitténs förslag angående utvidgning av trafikförsäkringen till att omfatta rent kasuell skada vinner bifall, är det möjligt att principerna för bonussystemet måste tagas under omprövning. Hur frågan lämpligen bör lösas synes emellertid ankomma på försäkringsanstalterna. Kommittén finner för sin del, att frågan icke bör tillmätas sådan vikt att svårigheter vid dess lösning tillåtas hindra den enligt kommitténs mening starkt motiverade utvidgningen av trafikförsäkringens ansvar till att omfatta rent kasuell skada.

2. Ersättningsbeloppen.

Enligt gällande lagstiftning bestämmes ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon efter allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Trafikförsäkringens ansvarighet är dock begränsad till vissa maximisummor: 200 000 kr. för varje skadad eller dödad person, dock högst 600 000 kr. för personskador i följd av samma skadehändelse med viss förhöjning för bussförsäkring, samt 50 000 kr. i anledning av skada å egendom till följd av samma händelse. De angivna beloppen innefatta all ersättning för skadan, sålunda i fråga om personskada ersättning för förlorad arbetsförtjänst, för lyte, sveda och värk o. s. v. Beloppet 200 000 kr. motsvarar ungefärligen en livränta å 8 000 kr. om året från 30 års ålder. De belopp som sålunda nu gälla fastställdes så sent som 1955. Dessförinnan svarade försäkringen icke för högre belopp än dels 60 000 kr. per person, dock högst 300 000 kr. för personskada i anledning av en och samma händelse med viss förhöjning vid bussförsäkring, dels ock 10 000 kr. för egen-

domsskada i följd av en och samma skadehändelse. Det må anmärkas, att det nu gällande beloppet 200 000 kr. icke i något fall ännu torde ha visat sig otillräckligt; efter vad som upplysts torde man dock ha anledning att räkna med att skadan skall visa sig överstiga 200 000 kr. i ett par fall, som inträffat sedan lagändringen trädde i kraft den 1 april 1955.

Före höjningen förekom det i stor utsträckning, att bilägarna tecknade frivillig ansvarighetsförsäkring för skadeståndsbelopp som överstego de i lagen fastställda maximisummorna; detta synes numera vara tämligen sällsynt.

I 1938 års betänkande föreslogs ett i viss mån annorlunda utformat ansvarighetssystem. När motorfordonets förare, ägare eller brukare varit vållande till skadan, skulle ersättning från trafikförsäkringen utgå enligt allmänna skadeståndsrättsliga grunder, dock med begränsning till vissa maximisummor bestämda efter samma principer som enligt gällande rätt. I fall åter där sådant vållande icke förelåge skulle ersättning utgå enligt särskilda taxor bestämda efter grunder svarande mot de i olycksfallsförsäkringen tillämpade; sveda och värk skulle icke ersättas i sistnämnda fall. Förslaget utsattes emellertid i denna del för stark kritik under remissbehandlingen. Det anfördes sålunda bl. a., att denna uppdelning av ansvarighetssystemet i två delar skulle leda till rättegångar däri den ersättningsberättigade för att få ut högre ersättning sökte visa att motorfordonsföraren var vållande till skadan.

Kommittén anser, att ersättningens storlek icke bör göras beroende av om vållande å motorfordonets sida förekommit eller icke.

Vad härefter angår frågan om maximering av ersättningsbeloppen vid personskada ha skilda meningar yppats. Kommitténs ordförande, professor Strahl, har framhållit, att den nuvarande ordningen med sin fixa övre gräns gynnar den partiellt arbetsoförmögne framför den som drabbas av total invaliditet och äldre skadade framför yngre. Man borde i stället knyta maximeringen till den årliga förlusten och stadga, att bortfall av inkomst för tid efter första året ej skall ersättas i vad inkomsten överstiger viss höjd, förslagsvis 20 000 kr. om året. En dylik begränsning vore att föredraga även av det skälet, att det icke borde åläggas motorfordonsägarna att bekosta försäkring för tryggande av höga inkomster. Infördes en maximering av detta slag, skulle ersättning för personskada i övrigt (t. ex. för lyte samt sveda och värk) kunna utgå utan begränsning enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Då ordföranden icke vunnit majoritet för sin mening, har han i en reservation givit uttryck åt densamma (se nedan s. 126 ff).

Kommitténs övriga ledamöter ha ansett, att den av ordföranden föreslagna ordningen alltför mycket avviker från ersättningsberäkningen enligt den allmänna skadeståndsrätten. Man skulle genom ordförandens förslag få en ordning, som närmar sig vad som tillämpas inom socialförsäkringsrätten. Maximering efter taxesystem — även om regleringen icke sträcker sig längre

än ordföranden föreslagit — tillfredsställer emellertid icke rättskänslans krav på nyanserad uppskattning av skadorna. Enligt kommittéförslaget träder ersättningen från trafikförsäkringen i stort sett i skadeståndets ställe. Det är med hänsyn härtill icke utan betydelse, att ersättningen beräknas i möjligaste mån enligt den allmänna skadeståndsrättens regler. Om maximering av ersättningsbeloppen anses böra ske, bör den därför genomföras efter samma principer som kommit till uttryck i gällande lag; det bör alltså i lagen fastställas ett högsta belopp, inom vilket domstolarna ha att verkställa skadeuppskattningen efter allmänna regler. Endast i de undantagsfall där försäkringssumman icke förslår till full livränta kommer då en avvikelse att ske från den allmänna skadeståndsrättens principer.

Emellertid synes för att möjliggöra tillfredsställande ersättningar maximibeloppet för personskadeersättning under alla förhållanden böra höjas till åtminstone 400 000 kr. per person, vilket motsvarar en livränta å c:a 16 000 kr. om året från 30 års ålder. Kommitténs överväganden befunno sig på detta stadium, när kommittén till försäkringsinspektionen avlät sin begäran om kostnadsberäkningar.

Om försäkringsbeloppet sattes så högt som 400 000 kr. för varje skadad person, skulle väl beloppet täcka de flesta normalt förekommande risker. I enstaka undantagsfall kunde det dock fortfarande tänkas, att en ansvarssumma å 400 000 kr. icke skulle förslå till täckande av hela skadan. Som exempel kan anföras att en lovande ung akademiker blir livsvarigt arbetsoförmögen till följd av en bilolycka. Från rättstillämpningen utomlands äro åtskilliga fall kända, där en skadelidande i ersättning för personskada tillerkänts belopp som väsentligen överstiger 400 000 svenska kr. En solvent skadevållare blir på andra livsområden, t. ex. vid skada genom järnvägsdrift eller i följd av luftfart, skyldig att utgiva ersättning även för sådana stora skador; det finns i och för sig knappast någon anledning att icke trafikförsäkringen skulle svara för dem, i all synnerhet som kommittén tänker sig att försäkringsersättningen i princip skall träda i skadeståndets ställe.

Den mening som omfattas av kommitténs ordförande i denna del vilar såsom ovan angivits bl. a. på den uppfattningen att det vore principiellt riktigast att ersättning från trafikförsäkringen icke gåves för bortfall av höga inkomster. Bortsett därifrån att 20 000 kr. i detta sammanhang förefaller kommittémajoriteten att vara ett alltför lågt belopp, har majoriteten menat, att om av dylika skäl en begränsning — på sätt ordföranden föreslagit eller efter någon annan liknande princip — bör införas, denna icke bör ske separat för trafikskadorna utan i samband med en blivande generell reform av skadeståndsrätten i dess helhet.

Ett argument, som kunde anföras mot en obegränsad ansvarighet för trafikförsäkringen i fråga om personskada, vore kostnadssynpunkten. Det är här fråga om en avvägning av de presumtiva skadelidandes intresse gent-

emot de presumtiva skadevållarnas intresse och givet är, att om premieökningen bleve mera betydande, detta måste betraktas som ett starkt avhållande moment vid bedömningen av om obegränsad ansvarighet bör införas. Enligt de upplysningar kommittén erhållit torde emellertid ett slopande av maxima för personskadeersättning icke ge något utslag i premiesättningen jämfört med nuvarande ordning; den ökade premiekostnaden för dessa topprisker är helt enkelt icke mätbar. Härvid bortses från reassuranskostnaderna, varom mera nedan.

Det har emellertid anförts vissa farhågor för att, om maxima avskaffades, ersättningsnivån i sin helhet på detta område skulle komma att höjas med påföljd att premiekostnaderna undan för undan skulle stiga. Man har menat, att erfarenheterna särskilt från Frankrike — där försäkringen svarar för obegränsade belopp — gåve näring åt dessa farhågor. Det bör emellertid beaktas, att ersättning för förlust av arbetsförmågan i stor utsträckning i utlandet bestämmes i form av kapitalbelopp, icke såsom hos oss är regel i form av livränta. Det är känt, att i rättssystem, enligt vilka ersättningen utgår i form av kapitalbelopp, domstolarna i regel bestämt ersättning för minskad arbetsförmåga till belopp som väsentligt understigit det kapitaliserade värdet av den arbetsförtjänst, som den skadade genom skadefallet rimligen kunde beräknas mista. Vad som hänt mångenstädes i utlandet är, såvitt kommittén förstår, att denna traditionella inställning börjat övergivas, kanske under trycket av känslan att vid trafikskadorna gentemot de skadade stode ett stort kollektiv — försäkringstagarna — som hade råd att betala. En liknande utveckling är knappast att befara i Sverige. Hos oss har sedan gammalt ersättning för minskad arbetsförmåga bestämts till ett belopp per år motsvarande den inkomst som den skadade i varje särskilt fall faktiskt kunde antagas gå förlustig. Ersättningsbeloppet är därigenom i princip bundet till det styrkta inkomstbortfallet. Om ersättning från trafikförsäkringen skulle ges utan begränsning till något maximibelopp, komme detta icke att förändra de sålunda fastlagda principerna för ersättningsberäkningen. Ett högt maximum är snarare ägnat att verka höjande på ersättningsnivån än frånvaron av varje ersättningsbegränsning.

Däremot komma givetvis ersättningsbeloppen att stiga i takt med inkomstutvecklingen och, i den mån inflationen fortsätter, även i takt med denna. Vad särskilt inflationen angår riskerar man att med jämna mellanrum behöva höja en i lagen fastställd ansvarssumma; erfarenheten visar, att dessa lagändringar ofta släpa efter till de skadelidandes nackdel. Detta undvikes om maximum försvinner.

Såsom beröres i den skrivelse från trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté som innehåller kostnadsberäkningarna till kommitténs förslag, ha yppats betänkligheter mot tanken att ålägga försäkringsanstalterna obegränsad ansvarighet (s. 160 f). Från försäkringshåll har vidare anförts, att anstalterna därigenom skulle komma att svara för risker som icke vore

försäkringstekniskt beräkneliga och att det skulle möta svårigheter att återförsäkra dessa risker. Om återförsäkring skulle kunna erhållas, kunde i allt fall befaras, att denna, som måste tecknas utomlands, komme att betinga oproportionerligt höga premier och därmed bli nationalekonomiskt ofördelaktig.

Dessa betänkligheter hänföra sig emellertid huvudsakligen till bortfallet av det s. k. kastrofmaximum, d. v. s. begränsningen av ansvaret för personskada till ett högsta belopp, f. n. i regel 600 000 kr. (se ovan) för varje skadetillfälle. Så länge ett dylikt katastrofmaximum behålles, synes man nämligen, även om beloppet höjes avsevärt, på försäkringshåll anse sig ha möjligheter både att försäkringstekniskt beräkna risken och att utan större svårigheter erhålla återförsäkring på rimliga villkor. Från nu nämnda synpunkter vore det däremot i stort sett likgiltigt, om samtidigt med att katastrofmaximum avskaffades en högsta begränsning per skadad person bibehölles. Risken vore därigenom fortfarande i det väsentliga obestämd, eftersom antalet personer som skadas eller dödas är obestämt.

I fråga om vad sålunda gjorts gällande vill kommittén anföra, att farhågorna för att återförsäkring på rimliga villkor icke skulle kunna erhållas, om sådan försäkring befinnes önskvärd, efter de upplysningar kommittén erhållit, torde vara överdrivna. Även om det icke är uteslutet att en viss premiefördyring uppkommer, stå säkerligen tillräckliga reassuransmöjligheter till buds. Det må anmärkas, att trafikförsäkringsansvaret i bl. a. Belgien, England och Franrike är obegränsat utan att återförsäkringsproblemet där, i den mån det uppkommit, synes ha vållat några komplikationer. Det har upplysts, att de engelska bolagen ha en så konsoliderad ställning att de icke anse sig behöva återförsäkring. Det bör ock framhållas, att försäkringsinspektionen i den skrivelse till kommittén, varigenom de nyss nämnda kostnadsberäkningarna överlämnats, som sin uppfattning framhållit, att kraven i lagen om försäkringsrörelse (6 § första stycket tolvte punkten och 170 § första stycket fjortonde punkten) angående begränsning av ansvarigheten i och för sig torde vara uppfyllda, om topprisken täcktes genom en pool. Någon övre gräns för poolens ansvar skulle då icke behöva fixeras. — Om det skulle möta svårigheter att återförsäkra till obegränsat belopp, är det i allt fall möjligt att teckna återförsäkring till ett mycket högt belopp och låta en pool bära den återstående risken.

Mot tanken att bibehålla ett katastrofmaximum men låta begränsningen av ersättningen för varje skadad eller dödad person bortfalla kan även åberopas, att man icke utan tvingande skäl bör stadga en begränsning som kan göra en skadelidandes rätt till ersättning beroende av om andra lidit skada jämte honom. Genom att sätta katastrofmaximum högt kan visserligen sådana fall göras sällsynta, men det måste anses vara en brist i försäkringsskyddet, om detta är så anordnat att fall av detta slag över huvud kunna uppkomma. Det förefaller också verklighetsfrämmande att tänka

sig, att vid ett skadetillfälle skulle uppstå så stora skador att det vore att föredraga att nedsätta ersättningarna till de skadelidande framför att slå ut kostnaden för ersättningarna på kollektivet av motorfordonsägare i riket.

De danska och norska kommittéerna anse sig emellertid bl. a. av kostnadsskäl icke kunna föreslå att obegränsad ansvarighet för personskada införes. De anse väl, att katastrofmaximum bör avskaffas, men ersättningen per person föreslås maximerad till 150 000 kr. Med hänsyn härtill har den svenska kommittén ställts inför ytterligare ett problem vid övervägandet av om den skall föreslå att i Sverige maximum för personskadeersättning slopas.

Det har nämligen gjorts gällande, att om i Sverige ersättning utginge utan begränsning, medan den angivna begränsningen behölles i Danmark och Norge, trafiken mellan de nordiska länderna skulle försvåras.

F. n. gäller den ordningen, att motorfordon inregistrerat i Danmark, Finland, Norge eller Sverige kan införas i annat av dessa länder utan några formaliteter i fråga om försäkringen; vederbörande organisation av trafikförsäkringsgivare i ett land har iklätt sig generell garanti för skada, som det landets motorfordon gör i något av de andra länderna. Det har från dansk och norsk sida uttalats farhågor för att förutsättningarna för denna ordning skulle rubbas, om man i Sverige överginge till obegränsat ansvar. Kommittén har dock under sina överläggningar med grannländernas kommittéer erhållit sådana upplysningar att den svenska kommittén vågar räkna med att, om man i Sverige skulle övergå till ett system med obegränsat ansvar för personskada, problemet om fortbeståndet av den generella garantien för trafiken mellan de nordiska länderna kommer att kunna lösas.

Efter prövning av de olika synpunkter som sålunda ha gjort sig gällande har kommitténs majoritet funnit, att övervägande skäl tala för att trafikförsäkringen i fråga om personskador svarar utan begränsning till beloppen. De avgörande skälen ha därvid varit, att försäkringen eljest synes erbjuda bristfälligt skydd i vissa fall samt att någon nämnvärd premieförfördyring icke synes bli följden av obegränsad ansvarighet. Förslaget har utformats i enlighet härmed.

De danska och norska förslagens innehåll i denna del har angivits ovan. Det finska förslaget står i nu förevarande hänseende i överensstämmelse med det svenska. Så till vida föreligger alltså likhet mellan de fyra förslagen, att katastrofmaximum föreslås avskaffat.

Maximibeloppet för egendomsskada har i förslaget bibehållits vid 50 000 kr. såvitt gäller en och samma händelse. Detta belopp har ansetts tillräckligt. Därvid har beaktats, att egendom som skadats av motorfordon ofta torde vara skyddad genom sakförsäkring, jfr nedan s. 51. Om flera motorfordon orsakat samma skada, skall beloppet, liksom enligt gällande rätt,

räknas särskilt för vart och ett av dessa fordon. Därmed vinnes, att maximibeloppet höjes vid mera omfattande olyckor.

Liksom enligt gällande rätt avse nu angivna maximibelopp icke skadans storlek utan den ersättning som skall utgå från trafikförsäkringen. Om en egendomsskada uppgår till 100 000 kr. men ersättningen med hänsyn till den skadelidandes medverkan skall jämkas till hälften, utgår alltså 50 000 kr. från trafikförsäkringen.

Även enligt de danska och norska förslagen ha maximibeloppen för egendomsskada bestämts till 50 000 kr. (i resp. lands mynt). Det finska förslaget upptager icke heller för egendomsskada något maximum.

Förslagen avvika från varandra också i frågan, huruvida ersättning för icke ekonomisk skada skall utgå från trafikförsäkringen. Enligt det svenska förslaget utgår ersättning för sveda och värk samt för lidande genom lyte och annat stadigvarande men i den omfattning detta följer av de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna (se 6 kap. 2 § strafflagen). Det finska förslaget intager samma ståndpunkt, vilket innebär en ändring i förhållande till gällande finsk rätt. I Finland utgår nämligen enligt den allmänna skadeståndsrätten skadestånd för icke ekonomisk skada i ungefärligen samma omfattning som enligt svensk rätt, men ersättning för sådan skada täckes icke f. n. av trafikförsäkringen. Även enligt det danska förslaget skall ersättning för icke-ekonomisk skada utgå från trafikförsäkringen; enligt dansk rättspraxis ersättes dock dylik skada med betydligt lägre belopp än i Sverige. Enligt det norska förslaget skall däremot i överensstämmelse med gällande rätt i Norge ersättning utgå från trafikförsäkringen endast för ekonomisk skada. Det är att märka, att enligt norsk rätts allmänna skadeståndsregler skadestånd för icke ekonomisk skada tillerkännes endast i jämförelsevis mycket begränsad omfattning. En minoritet inom den norska kommittén har velat inbegripa ersättning för icke ekonomisk skada under försäkringen.

Frågan huruvida trafikförsäkringen skall giva ersättning för sveda och värk samt lidande genom lyte eller annat stadigvarande men är av icke ringa betydelse. Det har beräknats, att cirka 15 % av beloppet av ersättningar för personskada falla på ersättningarna för sveda och värk samt lidande genom lyte eller annat stadigvarande men.

Det kan väl synas mindre angeläget, att sådan skada ersättes än att ersättning utgår för sjukvårdskostnader och förlorad arbetsförtjänst. Kommittén har emellertid utgått från att uppfattningen att den skadelidande äger rätt till ersättning för sveda och värk m. m. är så djupt rotad i den allmänna rättsuppfattningen, att det icke gärna kan ifrågakomma att på denna punkt genomföra någon begränsning av trafikförsäkringens ansvarighet. Vad särskilt angår ett i olika sammanhang framfört förslag,[1] att ersättning för sveda och värk samt lyte och annat stadigvarande men

[1] Jfr ovan s. 29 f och 38.

skulle utgå blott vid styrkt vållande å motorfordonets sida, har detta avvisats även på den grund, att därigenom skulle framdrivas rättegångar, däri käranden sökte styrka culpa på motorfordonets sida enbart för att komma i åtnjutande av ersättning för sveda och värk eller lyte.

Att ersättningarna från trafikförsäkringen enligt förslaget skola utgå enligt allmänna skadeståndsrättsliga grunder innebär, att där någon ljutit döden till följd av skada som utgör försäkringsfall, ersättning skall utgå till hans efterlevande med de begränsningar som framgå av stadgandena i 6 kap. 4 § strafflagen. Även i detta hänseende står förslaget i överensstämmelse med gällande rätt.

Kommittén har icke ingått på en prövning av om dessa stadganden äro i allo lämpliga för bestämmandet av ersättning från trafikförsäkringen. Sedan riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t år 1946 (nr 270) anhållit om utredning angående revision av bestämmelserna i 6 kap. 4 § strafflagen och justitieministern uppdragit åt kommittén att verkställa denna utredning, har kommittén nämligen funnit mest ändamålsenligt att frågan om ersättning åt efterlevande efter en av motorfordon dödad upptages i samband med ett allsidigt övervägande av en revision av nämnda lagrum. Att beräkna kostnaderna för en utvidgning av efterlevandes rätt till ersättning från trafikförsäkringen är i hög grad komplicerat, innan ställning tagits till trafikförsäkringens utformning i övrigt.

3. Begränsning av försäkringsskyddet i förhållande till vissa personer och vissa objekt.

Lagförslaget utgår från att skada som orsakas genom motorfordons bruk i trafik skall ersättas från trafikförsäkringen oavsett vem den skadelidande är och oavsett vilket objekt skadan träffar. Från denna huvudregel göras emellertid i 2 § vissa undantag.

Ersättning från trafikförsäkringen skall lika litet enligt förslaget som enligt gällande rätt utges för *skada å det försäkrade fordonet* eller å *egendom som befordras med detta;* såsom nedan skall nämnas skall dock ersättning i viss omfattning utgå för skada å kläder m. m. tillhöriga någon som färdas i fordonet. I dessa avseenden intager förslaget alltså i huvudsak samma ståndpunkt som gällande rätt. Grannländernas förslag överensstämma härutinnan med det svenska förslaget. Detta innebär för danskt och norskt vidkommande att gällande rätt frångås. Gods som befordras mot betalning omfattas nämligen f. n. i Danmark och Norge av det skärpta ansvaret och skyddas i samma mån av försäkringen, medan skada å gods som befordras utan betalning ersättes enligt culparegeln, varvid försäkringen täcker detta ansvar gentemot den skadelidande.

En fråga av stor praktisk betydelse är, huruvida *förare* av motorfordon skall äga erhålla ersättning ur fordonets trafikförsäkring.

Enligt gällande rätt kan förare som tillika är ägare av fordonet icke erhålla sådan ersättning. Vad angår skada för förare som icke tillika äger fordonet gör gällande rätt skillnad mellan personskada och egendomsskada. Ersättning från trafikförsäkringen för personskada äger föraren enligt 3 § andra st. trafikförsäkringslagen erhålla om försäkringstagaren, d. v. s. ägaren, är ansvarig för skadan. Detta förutsätter, att ägaren varit vållande till skadan, ty ägarens s. k. bilansvarighet gäller, såsom framgår av 2 § första st. bilansvarighetslagen, beträffande personskada ej gentemot föraren. Ägaren har däremot bilansvarighet gentemot föraren för skada å denne tillhörig egendom som ej befordras med fordonet. För skada å sådan egendom äger föraren därför erhålla ersättning från trafikförsäkringen, såvida det ej utredes att skadan icke orsakats genom bristfällighet hos fordonet. Kan han ej visa att ägaren varit vållande, erhåller han emellertid på grund av 3 § bilansvarighetslagen endast halv ersättning, eller mindre (måhända intet) om han själv varit vållande.

Dessa invecklade regler kunna näppeligen anses tillfredsställande. Vad personskada angår måste det ifrågasättas, om det är motiverat att från trafikförsäkringen skall utgå ersättning till förare som icke är ägare för det fall att ägaren är skadeståndsskyldig men icke i andra fall. Därmed erhålla motorfordonsägarna visserligen ett skydd mot risken att ådraga sig skadeståndsskyldighet gentemot förarna, men att ålägga dem att teckna en sådan ansvarighetsförsäkring torde i och för sig knappast vara motiverat. Vad åter beträffar egendomsskada synes förarens ersättningsrätt, sådan den utformats i gällande lag, vara alltför begränsad och inträda på ett alltför nyckfullt sätt för att den skulle ha något större värde.

Kommittén har beträffande personskada å förare övervägt, huruvida icke i stället borde gälla att skadan ersättes från trafikförsäkringen oavsett om vållande ligger ägaren till last och vidare om icke också förare som tillika är ägare av fordonet borde erhålla ersättning. Förare skulle därmed likställas med passagerare. Sådan erhåller enligt gällande rätt ersättning från trafikförsäkringen lika som en utomstående därest han icke är ägare till fordonet, och enligt kommittéförslaget skall även en passagerare som tillika är ägare erhålla ersättning såsom en utomstående.

Att utvidga trafikförsäkringen på detta sätt stöter emellertid på svårigheter.

Över hälften av landets motorfordon föras i allmänhet blott av ägaren. Där ägaren själv för sitt fordon, kan emellertid mot en utvidgning av trafikförsäkringen till att omfatta skada på honom själv invändas, att utvidgningen skulle innebära att motorfordonsägarna förpliktades att bekosta en olycksfallsförsäkring för sig själva. Denna olycksfallsförsäkring skulle så till vida vara begränsad i jämförelse med sådan olycksfallsförsäkring som brukar tecknas frivilligt, att den blott skulle avse olycksfall framkallat av viss orsak, nämligen bruk av det egna fordonet. Den skulle vidare för-

säkringstekniskt vara otillfredsställande, eftersom premierna svårligen skulle kunna differentieras efter den i händelse av skada uppkommande förlusten av arbetsförtjänst; en person med låg arbetsinkomst skulle därför tvingas att betala samma premie som en person med hög arbetsinkomst. Att försäkringen skulle omfatta även ersättning för sveda och värk är också ett skäl mot att införa en obligatorisk försäkring av denna art.

Vad därefter angår det fallet att föraren är annan än ägaren är att märka, att sådan förare i allmänhet är anställd av ägaren och därför, på ägarens bekostnad, försäkrad mot olycksfall i arbete genom den allmänna yrkesskadeförsäkringen. Ofta åtnjuter han såsom fallet är med många statliga och kommunala befattningshavare bättre förmåner. Det måste ifrågasättas, om det finns tillräcklig anledning att utbryta den nu ifrågavarande arten av yrkesskada, nämligen skada i följd av bruk av motorfordon, till särskild reglering.

Utöver de nu angivna fallen märkas emellertid de fall där motorfordon föres av någon som icke är dess ägare och icke är anställd av denne. I vissa hithörande situationer kan det synas otillfredsställande, att föraren icke erhåller ersättning. Där flera färdas i en bil och växla om vid ratten, kan det sålunda förefalla omotiverat, att den av dem som just vid olyckstillfället körde men ej de andra skulle vara utesluten från ersättning från trafikförsäkringen. Det bör emellertid framhållas, att möjligheter finnas att teckna frivillig olycksfallsförsäkring, gällande till förmån för var och en som för viss bil. — I andra fall, såsom då någon lånar annans bil för en färd varunder han själv kör bilen, synes det mera tvivelaktigt, om han bör vara försäkrad mot personskada på ägarens bekostnad.

För premierna skulle det betyda ganska mycket om trafikförsäkringen utvidgades till att omfatta även personskada tillfogad förare. Enligt de beräkningar, som redovisas nedan s. 74, skulle en sådan utvidgning föranleda en premiehöjning av c:a 14 %.

Kommittén har efter övervägande av de anförda synpunkterna stannat vid att helt undantaga personskada, tillfogad den som för det försäkrade fordonet, från rätt till ersättning från detta fordons trafikförsäkring. Har skadan uppstått genom ägarens vållande, blir ägaren skadeståndsskyldig gentemot föraren utan att försäkringen täcker ansvarigheten.

Det må erinras, att denna ståndpunkt ej innebär att förare av motorfordon över huvud icke erhåller ersättning för personskada från trafikförsäkringen. Från trafikförsäkringen för annat fordon, varmed det egna fordonet kolliderar, har han enligt lagförslaget rätt till ersättning enligt reglerna i 4 §, vilka behandlas nedan s. 61 ff. Detta innebär i själva verket, att skadad förare i ett stort antal fall erhåller ersättning från trafikförsäkringen, något som även medför, att föraren av det andra fordonet blir skyddad mot risken att nödgas utgiva skadestånd.

Beträffande egendomsskada som åsamkas förare, han må tillika vara ägare

till fordonet eller icke, intager förslaget samma ståndpunkt som beträffande personskada. Kommittén finner icke tillräckliga skäl föreligga, varför förare skulle vara på ägarens bekostnad försäkrad mot sådan skada.

De danska, finska och norska förslagen intaga samma ståndpunkt som det svenska i fråga om skada, till person eller egendom, som tillfogas förare av det försäkrade fordonet.

Vad därefter angår frågan huruvida *ägare* som icke själv för sitt fordon skall äga rätt till ersättning ur fordonets trafikförsäkring för annan skada än skada å fordonet eller därmed befordrad egendom gäller f. n., enligt den tolkning som antagits i praxis, att han har rätt till ersättning i den mån han kan åberopa att föraren ådragit sig skadeståndsskyldighet. Där skadeståndsskyldigheten grundas på förarens s. k. bilansvarighet, d. v. s. där föraren icke visas ha varit vållande men ej heller visas vara fri från vållande, erhåller ägaren på grund av 3 § bilansvarighetslagen emellertid endast halv ersättning, eller mindre (måhända intet) om han själv varit vållande.[1]

Att detta är en i sak otillfredsställande ordning är tydligt. Ägaren har icke intresse av en försäkring som i en vanlig situation ger honom halv ersättning.

I fråga om skada på ägarens person föreslår kommittén, att sådan skada skall ersättas från trafikförsäkringen på samma sätt som annan personskada, såvida det icke är ägaren själv som fört fordonet. Härför talar dels vikten av att personskada blir ersatt men dels också, och framför allt, att det är önskvärt att låta trafikförsäkringen täcka den skadeståndsskyldighet som en förare kan ådraga sig gentemot ägaren om denne kommer till skada. Skadeståndsansvaret kan då lätt komma att avse belopp som blir i hög grad betungande för föraren. Denna synpunkt skulle väl i och för sig icke föra längre än till att trafikförsäkringen gjordes ansvarig för förares vållande. Av praktiska skäl, icke minst för att undvika att föraren tager på sig ett vållande som i själva verket icke förekommit, har dock någon begränsning till fall av vållande icke föreslagits.

Beträffande skada å egendom tillhörig fordonets ägare föreslår kommittén, att den helt undantages från försäkringen. Det har icke synts kommittén föreligga tillräckliga skäl att ålägga motorfordonsägarna att bekosta en försäkring till skydd för sin egen egendom. Ersättning skall dock utgå för skada på kläder, andra personliga bruksföremål och handbagage som fordonsägaren medför när han färdas i fordonet utan att föra detta, dock endast under förutsättning att även personskada eller skada på fordonet uppkommit. Om detta undantag se vidare nedan s. 82.

Den finska kommitténs majoritet intager samma ståndpunkt i fråga om ägarens rätt till ersättning som den svenska kommittén. Enligt de danska och norska förslagen däremot är ägaren beträffande såväl egen-

[1] Se NJA 1943 s. 221, 1956 s. 78 samt 1952 not A 44 (justitierådet Beckman).

doms- som personskada utesluten från rätt till ersättning från det egna fordonets försäkring.

Med ägare jämställes enligt de danska, norska och svenska förslagen *brukare*. Med brukare förstås i det svenska förslaget den som nyttjar fordonet och därvid anlitar en av ägaren icke anvisad förare; se 19 § andra st. och nedan s. 113.

Passagerare, som icke är ägare av fordonet, erhåller enligt gällande rätt ersättning från fordonets trafikförsäkring lika med utomstående. Såsom framgår av det föregående, bibehålles denna regel i förslaget. Såsom passagerare anses envar som medföljer fordonet utan att föra detta, således även reservchaufför och lastkarl, liksom givetvis medlem av ägarens familj, även om ägaren själv för fordonet. Det förtjänar erinras, att vid kollision mellan motorfordon passagerare i ett av dessa följaktligen ofta blir berättigad till ersättning såväl från det egna fordonets trafikförsäkring som från det andras.

I 3 § andra st. trafikförsäkringslagen göres emellertid för visst fall ett undantag från regeln att passagerare äger rätt till ersättning lika med utomstående. Det stadgas nämligen, att ersättning ej skall utgå för personskada som tillfogas passagerare därest fordonet brukas olovligt och han äger kännedom därom (jfr 6 § bilansvarighetslagen). Att en passagerare under dessa omständigheter skall vara utesluten från all ersättning från trafikförsäkringen kan i vissa fall leda till obilligt resultat. Kommittén har därför i sitt förslag samtidigt med att regeln utvidgats till vissa andra fall ersatt undantagsregeln med ett stadgande som i speciella fall öppnar möjlighet att ge ersättning. Bestämmelsen, som återfinnes i 3 § andra st. i lagförslaget, innehåller att ersättning till den som med vetskap om förhållandet färdas med fordon som åtkommits olovligen eller använts för brott, som icke var ringa, skall utgå allenast i den mån synnerliga skäl äro därtill. Se härom vidare nedan s. 59 f.

Liksom ägare (se ovan) skall passagerare erhålla ersättning för skada å kläder, andra personliga bruksföremål och handbagage.

I den mån ersättning är utesluten, emedan skada drabbat någon som enligt det sagda icke har rätt till ersättning från trafikförsäkringen, äro, om han dödas vid olyckan, även hans *efterlevande* uteslutna från sådan ersättning.

Grannländernas förslag stå i fråga om passagerares och deras efterlevandes rätt till ersättning i nära överensstämmelse med det svenska förslaget. Det må anmärkas, att gratispassagerare enligt gällande dansk och norsk rätt erhålla ersättning ur försäkringen endast när ägaren eller föraren enligt allmänna skadeståndsregler är ansvarig för skadan.

Enligt det finska förslaget skall skada å *djur* som var utan uppsikt behandlas enligt samma regler som föreslås för fall av kollision mellan motorfordon (jfr 4 § i det svenska förslaget). Enligt det norska förslaget skall

ersättning från trafikförsäkringen icke utgå för skada å hund som går lös, med mindre fordonets ägare eller brukare eller annan person i fordonet vållat skadan eller på annan grund är skadeståndsskyldig i anledning av densamma. De danska och svenska kommittéerna ha, ehuru vissa skäl kunna tala för att ett dylikt undantagsstadgande upptages i lagen, stannat vid att låta skada å hund inbegripas under försäkringens ansvar för kasuell skada.

Om ett *okänt motorfordon* åstadkommit skada, utgår enligt gällande lag ersättning från trafikförsäkringsföreningen enligt samma grunder som gälla för ersättning från trafikförsäkringsbolag. Kommittén föreslår härvid den ändringen, att ersättning icke skall ges för annan skada än personskada samt i samband därmed uppkommen skada å kläder och andra personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade. Bestämmelsen härom, vilken är upptagen i 7 § av lagförslaget, skall närmare omtalas nedan s. 70.

4. Trafikförsäkringens konstruktion samt det personliga skadeståndsansvaret.

Enligt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik äro motorfordons ägare och förare samt i viss utsträckning även brukare pliktiga att i större omfattning än som följer av allmän skadeståndsrätt ersätta skada, uppkommen i följd av trafik med motorfordon.

Trafikförsäkringen har inrättats efter det att detta utsträckta skadeståndsansvar infördes och har knutits till skadeståndsansvaret. Enligt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon skall sålunda, med vissa undantag, sådan försäkring finnas å varje fordon som avses i 1916 års bilansvarighetslag. Försäkringen, som skall tecknas och bekostas av motorfordonets ägare, medför rätt för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren samt gäller dessutom, i den mån försäkringsgivaren ej gjort förbehåll, mot den ansvarighet som kan i följd av sådan trafik uppkomma för ägaren, brukaren eller föraren. Från dessa regler göras i lagen vissa undantag, men i huvudsak innebär lagen, att trafikförsäkringen utgör dels en garantiförsäkring från vilken de skadade kunna erhålla dem tillkommande skadestånd, dels en ansvarighetsförsäkring som tryggar ägare, brukare och förare av motorfordon mot risken att nödgas utgiva skadestånd. Emedan vissa försäkringsmaxima fastställts, kan det emellertid inträffa, att den skadeståndsskyldige har att utgiva skadestånd utöver vad som täckes av trafikförsäkringen.

Om, såsom kommittén föreslår, trafikförsäkringens ansvarighet utsträckes till att omfatta även rent kasuell skada, måste detta system tagas un-

der omprövning. Det kan nämligen icke gärna komma i fråga att beträffande skada som icke täckes av trafikförsäkringen på motsvarande sätt utsträcka skadeståndsansvaret för motorfordons ägare eller andra och därigenom göra dessa, oavsett vållande, ansvariga för sådan skada. Däremot kan det i och för sig övervägas att göra dem skadeståndsansvariga i den omfattning som skadan är täckt av trafikförsäkringen. Huruvida så bör ske är dock i främsta rummet en fråga om trafikförsäkringens konstruktion. Det är lämpligt att först taga ställning till frågan, i vilken utsträckning motorfordonsägare och andra böra svara med anledning av *skada som icke täckes av trafikförsäkringen.*

Givet är, att kommittén icke har anledning att föreslå någon avvikelse från allmänna skadeståndsregler beträffande skada som är undantagen från rätt till ersättning från försäkringen. I vad mån ersättning skall utgå för sådan skada beröres över huvud icke av lagförslaget.

En fråga som här måste övervägas är däremot, i vilken utsträckning motorfordonsägare och andra böra svara för skada med belopp som överstiger försäkringsmaximum. Frågan har med det svenska förslagets utformning betydelse endast för egendomsskada.

Emedan försäkringsbeloppet beträffande egendomsskada är satt till ett så relativt högt belopp som 50 000 kr. räknat för varje fordon som orsakat skada, kommer det mera sällan att inträffa, att skadan icke täckes av trafikförsäkringen. Att för dessa fåtaliga fall bibehålla det nuvarande presumtionsansvaret torde vara uteslutet. Mera förtjänt av övervägande vore måhända att behålla så mycket av den nuvarande ordningen, att motorfordonsägare blir skadeståndsskyldig för sådan överskjutande skada, om det bevisas att skadan vållats av föraren eller orsakats av bristfällighet hos fordonet. Icke heller detta vill emellertid kommittén förorda. Den svenska skadeståndsrättens allmänna ståndpunkt är, att var och en är skadeståndsskyldig endast för sitt eget vållande. Om motorfordonsägarna förpliktas att genom försäkring sörja för ersättning för rent kasuella skador upp till obegränsade belopp för personskada och 50 000 kr. för egendomsskada, synes det icke föreligga tillräckliga skäl för att, med frångående av den svenska rättens allmänna skadeståndsregler, ålägga dem att i fråga om överskjutande belopp svara utan eget vållande. Icke heller i 1938 års förslag, vilket likaledes utsträckte trafikförsäkringens ansvarighet, föreslogs att motorfordonsägarna skulle vara skadeståndsskyldiga i vidare omfattning än som följer av allmänna skadeståndsregler. Och de danska och norska kommittéerna ha intagit samma ståndpunkt som den svenska, ehuru den allmänna regeln i dansk och norsk skadeståndsrätt, i motsats till vad fallet är i svensk, är att principal svarar för underordnads vållande.

Att stora företagare, bland dem staten, genom den valda ståndpunkten undgå ett skadeståndsansvar som eljest skulle åvila dem är icke någon vägande invändning mot ståndpunkten. Ty det kan icke vara riktigt att med

tanke på dem bibehålla en reglering som skulle passa illa för den stora massan av motorfordonsägare.

Enligt kommitténs mening är det fastmera anledning att ytterligare begränsa motorfordonsägarnas skadeståndsansvar. Det är nämligen önskvärt, att trafikförsäkringen, i den mån så lämpligen kan ske, bereder trygghet ej endast mot skada utan även mot risken att bli skadeståndsskyldig. För att motorfordonsägarnas intresse av skydd mot denna risk skall bli tillgodosett, kräves emellertid, att deras skadeståndsansvar för belopp som överskjuta försäkringsmaximum begränsas så starkt att detta ansvar icke längre utgör en risk som de behöva räkna med.

För de skadelidande innebär anordnandet av en trafikförsäkring med högt maximibelopp, vilken ger ersättning även för rent kasuell skada, en stor förmån. Enligt förslaget är maximum så högt, att man synes kunna utgå från att den som har egendom till värde överstigande detta och utsätter den för faror av trafiken på vägar och gator skadeförsäkrar egendomen, något som i många fall torde vara påkallat även med hänsyn till andra faror än dem som hota från motorfordonstrafiken. I själva verket äro säkerligen också de mera värdefulla objekt som äro utsatta för risk att skadas i följd av trafik med motorfordon i regel skadeförsäkrade, såvida icke ägaren föredrager att betrakta sig såsom självförsäkrare. Dyrbara motorfordon äro i allmänhet kaskoförsäkrade och dyrbar last transportförsäkrad. Byggnader äro i stor utsträckning brandförsäkrade. Föreligger skadeförsäkring, reduceras emellertid det nu dryftade spörsmålet till att gälla, i vilken utsträckning skadeförsäkringsbolaget skall äga utöva regressrätt. Om det tillåtes bolaget att utöva regressrätt mot trafikförsäkringen för belopp upp till 50 000 kr., torde det icke behöva inge betänkligheter att regress gentemot motorfordonsägaren för ytterligare belopp tillåtes endast under särskilda förutsättningar.

Kommittén föreslår av dessa skäl, att motorfordonsägarnas skadeståndsansvar i vad skadan överstiger trafikförsäkringens maximibelopp begränsas till fall där det är motiverat av preventiva skäl. I 8 § andra st. av lagförslaget stadgas därför, att om egendomsskada är större än att den täckes av trafikförsäkringen, motorfordonets ägare icke skall vara skadeståndsskyldig för det överskjutande med mindre han själv vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst. Vad härmed avses kommer att närmare utvecklas i det följande (s. 92).

Även med detta begränsade omfång kan emellertid skadeståndsansvaret i det särskilda fallet komma att drabba oskäligt hårt. Det föreslås därför ytterligare, att skadeståndet skall kunna nedsättas, om det eljest skulle bli oskäligt betungande. Sådan jämkning skall dock icke åtnjutas av den som orsakat skadan uppsåtligen.

Det skydd, som dessa bestämmelser om inskränkning av skadeståndsansvaret medför för motorfordonens ägare, bör enligt kommitténs åsikt

icke förbehållas dessa utan åtnjutas av en vidare krets. I förslaget jämställas med ägare i detta hänseende förare och passagerare samt även annan brukare, t. ex. person som hyrt en bil och därvid anlitar egen förare å bilen samt ger denne en oförsiktig order angående körningen. I det stora hela torde det bäst överensstämma med motorfordonsägarnas intresse, att trafikförsäkringen får på detta sätt skydda även de nu nämnda.

De danska och norska förslagen intaga i förevarande hänseende samma ståndpunkt som det svenska. Det finska förslaget innehåller däremot inga motsvarande bestämmelser. Detta sammanhänger med att det finska förslaget icke upptager några maxima för vare sig person- eller egendomsskada.

Vad därefter angår spörsmålet om personligt skadeståndsansvar beträffande *skada som täckes av trafikförsäkringen,* är det, som redan sagts, främst en fråga om trafikförsäkringens konstruktion.

Om trafikförsäkringen, oaktat den enligt förslagets huvudregel utsträckts till att omfatta även rent kasuell skada, alltjämt skall vara konstruerad såsom en försäkring knuten till personligt skadeståndsansvar för motorfordons ägare, brukare och förare, måste deras skadeståndsansvar utsträckas i motsvarande mån.

Såsom skäl för en sådan ordning har anförts, att det från preventiv synpunkt skulle vara till fördel att dessa personer vore personligt skadeståndsansvariga och att skaderegleringen skulle ske säkrare och lättare om kravet i första hand riktades mot en personligt skadeståndsansvarig. Kommittén har emellertid icke funnit dessa skäl vägande. Anordningens nytta från preventiv synpunkt synes tvivelaktig i betraktande av att det är försäkringsanstalten som kommer att betala ersättningen, och det måste också betvivlas, att det är nödvändigt att göra ägare eller förare skadeståndsansvariga för att få dem att medverka till utredningen av skadefallet.

Icke heller torde något av de skäl, som föranlett kommittén att föreslå utvidgning av trafikförsäkringens ansvarighet till att omfatta även rent kasuell skada, motivera ett lika omfattande personligt skadeståndsansvar för motorfordonsägare eller andra.

Under sådana förhållanden skulle det enligt kommitténs mening vara konstlat att utsträcka det personliga skadeståndsansvaret för att bringa det att sammanfalla med trafikförsäkringens ansvarighet. Ett sådant ansvar på rent objektiv grund finge lätt prägeln av en fiktion. Ansvaret skulle te sig särskilt egendomligt, om det ålades förare som icke är ägare till fordonet.

Tanken att sträcka det personliga skadeståndsansvaret lika långt som trafikförsäkringens ansvarighet bör således avvisas.

Att med avseende å belopp som täckas av trafikförsäkringen bibehålla ett ansvar för motorfordonsägare med anledning av förares vållande kan icke gärna komma i fråga, om, såsom kommittén föreslår, sådant ansvar

avskaffas för belopp överstigande försäkringsmaximum. Att åter inom försäkringsmaximum inskränka det skadeståndsansvar som följer av allmänna skadeståndsregler vore icke lämpligt. Visserligen vore det möjligt att så långt försäkringen räcker avskaffa all personlig skadeståndsskyldighet och ersätta den med ett regressansvar gentemot försäkringen, men från processuell synpunkt är det en fördel, om skadeståndsanspråk kunna riktas mot exempelvis en förare som enligt allmänna skadeståndsregler är ansvarig för skadan. Därigenom bibehålles nämligen möjligheten för den skadelidande att, om åklagare anställer åtal mot föraren, föra skadeståndstalan mot denne i åklagarmålet. Vissa frågor av betydelse för ersättningsanspråket mot trafikförsäkringen kunna på detta sätt, liksom hittills, bli prövade i samband med åklagarens talan. Detta gäller frågan om skadans storlek. Det gäller också frågan om jämkning av ersättningen på grund av medverkan av den skadelidande, därest, såsom föreskrives i 8 § första st. av lagförslaget, jämkning av skadeståndet i ifrågavarande fall skall ske enligt de grunder som äro stadgade för jämkning av ersättningen från försäkringen.

Kommittén föreslår därför, att ägare, brukare och förare av motorfordon skola vara personligen skadeståndsskyldiga enligt allmänna skadeståndsregler beträffande skada som täckes av försäkringen. Av skäl som nyss angivits skall dock frågan om jämkning av skadeståndsskyldigheten på grund av den skadelidandes medverkan avgöras enligt de grunder som gälla för jämkning av ersättning från trafikförsäkringen. Passagerare har här, liksom beträffande skadeståndsskyldigheten i fråga om belopp överstigande maximum, ansetts böra jämställas med ägare, brukare och förare. Nu ifrågavarande personers skadeståndsansvar kommer därför, såvitt gäller skada som täckes av trafikförsäkringen, att till beloppet sammanfalla med försäkringens ansvar. I samma omfattning skall enligt förslaget trafikförsäkringen gälla såsom ansvarighetsförsäkring till förmån för dem (jfr s. 93).

Presumtionsansvaret och överhuvud den s. k. bilansvarigheten avskaffas således enligt förslaget såväl under som ovanför försäkringsmaximum.

En följd av att skadeståndsansvaret för motorfordons ägare, brukare, förare och passagerare begränsas på sätt som sagts måste bli, att trafikförsäkringen göres ansvarig mot den skadelidande oberoende av om någon är skadeståndsskyldig. Det vore väl lagtekniskt möjligt att ändock i första hand anordna trafikförsäkringen såsom en ansvarighetsförsäkring för exempelvis ägares och förares skadeståndsansvar, därest det tillades en regel om att trafikförsäkringen skulle vara ansvarig därutöver även för kasuell skada. En sådan ordning synes emellertid vara onödigt invecklad. Kommittén föreslår i stället, att trafikförsäkringens ansvarighet göres helt självständig i förhållande till ägares och andras skadeståndsansvar. Under vilka förutsättningar och med vilket belopp ersättning skall utgå från trafikförsäkringen anges därför i lagförslaget icke såsom i trafikförsäkrings-

lagen genom hänvisning till uppkomsten av en skadeståndsskyldighet utan genom självständiga bestämmelser. Lagförslaget skiljer sålunda mellan trafikförsäkringens ersättningsskyldighet och den skadeståndsskyldighet som åligger motorfordons ägare, brukare, förare eller passagerare. Den förra regleras i lagförslaget, den senare följer allmänna skadeståndsregler med den modifikation beträffande jämkning av skadeståndet som nyss berörts.

Denna ordning är i lagtekniskt avseende betydligt enklare än det nuvarande systemet med dels en bilansvarighetslag och dels en trafikförsäkringslag, ytterligare komplicerat genom att hänsyn måste tagas såväl till de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna som till försäkringsavtalslagen. I praxis har detta system givit upphov till svårigheter att utläsa, till vilket resultat samspelet mellan de i olika sammanhang givna bestämmelserna leda.

I stället för bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen föreslår kommittén en lag, betecknad såsom lag om trafikförsäkring. Lagen innehåller i 1 kap. regler om ersättning från trafikförsäkringen. Försäkringsanordningens inverkan på den skadeståndsskyldighet, som kan föreligga enligt allmän lag, behandlas därefter för sig i ett kapitel. Bestämmelser om försäkringsplikt följa därefter. Föreskrifter om organisationen av trafikförsäkringen ha hänvisats till en tillämpningskungörelse. Den föreslagna lagen avslutas med definitioner och en del kompletterande bestämmelser som ej ha direkt anknytning till lagförslagets huvudavdelningar.

Avskaffandet av den s. k. bilansvarigheten medför fördelar också i så måtto att det därigenom blir lättare att lösa vissa speciella frågor på det sätt som efter förutsättningslös prövning finnes lämpligast. I vad mån ett motorfordons ägare skall ha rätt till ersättning från det egna fordonets försäkring är sålunda en fråga som blir lättare att behandla efter vad som är ändamålsenligt, om en förutsättning för ersättning från försäkringen icke längre är att han själv eller annan blivit skadeståndsskyldig (se ovan s. 47). Likaså kunna reglerna för jämkning av ersättningen på grund av den skadelidandes medverkan utformas mera fritt, om det primära därvid är frågan om och med vilket belopp ersättning skall utgå från trafikförsäkringen, icke frågan om skadeståndsskyldighet för t. ex. motorfordonsägaren (se nedan s. 55 ff). Ersättningsfrågorna vid kollision mellan motorfordon och spörsmålet om motorfordonsägares rätt till skadestånd av andra trafikanter föregripas icke heller (se nedan s. 61 ff och s. 84 ff).

Att trafikförsäkringen som nyss sagts jämväl skall utgöra ansvarighetsförsäkring till skydd för ägare, brukare och förare av motorfordon samt passagerare däri medför i sak, att dessa icke komma att nödgas utgiva ersättning för skada som täckes av försäkringen med mindre de i förhållande till försäkringsanstalten äro pliktiga att vidkännas skadestånd. I vilken omfattning så skall vara fallet regleras i lagförslagets 9 § genom bestämmelser angående *försäkringsanstaltens regressrätt* mot dem.

Vid utformandet av dessa bestämmelser har kommittén utgått från att regress mot de ifrågavarande personerna i regel skall vara utesluten. Av preventiva skäl måste emellertid regressrätt i viss omfattning tillerkännas försäkringsanstalterna. Skadan kan även eljest ha vållats under sådana omständigheter, att de av motorfordonsägarna erlagda premierna icke skäligen böra tagas i anspråk för att slutgiltigt täcka skadan. Med hänsyn till dessa synpunkter har i förslaget regressrätt till en början tillerkänts försäkringsanstalterna mot personer tillhörande den angivna personkretsen, där de vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst. Regressansvaret är alltså i denna del en motsvarighet till det skadeståndsansvar, som åligger dem för skada överstigande försäkringsmaximum. Regressrätt föreligger enligt förslaget vidare mot den som vållat skadan under färd med fordon som, efter vad han måst inse, åtkommits olovligen och mot förare som vållat skadan under sådan påverkan av alkohol eller annat stimulerande eller bedövande ämne att han icke kunnat föra fordonet på betryggande sätt. För att dessa bestämmelser icke skola i tillämpningen leda till oskäliga resultat kompletteras de i förslaget med ett stadgande, att om skadan icke vållats med uppsåt, återbetalningsskyldigheten må nedsättas till belopp som finnes skäligt.

Vid redogörelsen för 9 § i lagförslaget (nedan s. 93 ff) skall kommittén närmare ingå på frågan om försäkringsanstalternas regressrätt och vad därmed sammanhänger. Därvid skall också uppmärksammas frågan om självrisk för motorfordonsägarna.

De övriga nordiska förslagen bygga i de avseenden som berörts i detta avsnitt på samma principer som det svenska.

5. Den skadelidandes medverkan.

Enligt 6 kap. 1 § andra punkten strafflagen gäller för den allmänna skadeståndsrättens del, att om den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande, skadeståndet skall jämkas efter ty prövas skäligt.

I nära anslutning därtill stadgas i 2 § andra st. bilansvarighetslagen, att om den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande, rätten skall, efter ty för varje fall prövas skäligt, bestämma om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Den från 6 kap. 1 § strafflagen något avvikande avfattningen har valts, för att antyda möjligheten att den skadelidande på grund av sitt vållande bör frånkännas rätt till skadestånd.[1] Det har emellertid fastslagits, att även bestämmelsen i 6 kap. 1 § strafflagen i tillämpningen kan leda till detta resultat.[2]

Beträffande jämkning av skadeståndet vid kollision mellan motorfordon finnas i 5 § andra st. bilansvarighetslagen särskilda bestämmelser. Fall av

[1] Se uttalande av föredragande departementschefen återgivet i NJA II 1917 s. 88.
[2] Se bl. a. NJA 1936 s. 357, 1937 s. 367 och 1940 s. 123.

denna typ ämnar kommittén emellertid behandla i ett senare avsnitt (s. 61 ff). I lagförslagets 4 § ha nämligen upptagits särskilda bestämmelser om jämkning vid kollision mellan motorfordon och vid vissa andra kollisionsfall. De fall som rymmas under lagförslagets 4 § lämnas därför i det följande å sido.

Trots avfattningen av stadgandet om jämkning i 2 § andra st. bilansvarighetslagen händer det i rättspraxis mera sällan, att någon som genom vållande medverkat till att ett motorfordon åsamkat honom skada frånkännes rätt till skadestånd. Den i lagen stadgade s. k. bilansvarigheten, vilken sträcker sig utöver ramen för styrkt vållande, jämföres i praxis med den skadelidandes vållande. Det råder delade meningar om hur denna jämförelse mellan å ena sidan styrkt vållande, å andra sidan presumerat sådant — eller styrkt eller presumerat orsakande genom bristfällighet hos fordonet — rätteligen bör tillgå. Enligt en mening bör man jämföra det styrkta vållandet på den skadelidandes sida med det vållande som i betraktande av utredningen i saken kan antagas möjligen ha förelegat å fordonets sida.[1] Enligt en annan åsikt bör det avgörande vara en skälighetsbedömning med hänsynstagande till alla de omständigheter som framkommit vid utredningen av det särskilda fallet.[2]

I rättstillämpningen torde ringa vållande å den skadelidandes sida sällan föranleda att hans skadestånd jämkas. Jämkning med mindre än ¼ är ovanlig. Där jämkning äger rum, sker den oftast till ⅔, ½ eller ⅓.

Under kommitténs överläggningar ha ledamöterna stannat vid olika meningar i frågan huru jämkningsreglerna böra utformas.

Vad först angår ersättning för *personskada* vill kommittén erinra om det ovan s. 28 f intagna uttalandet av första lagutskottet vid 1935 års riksdag. När utskottet där drog upp riktlinjerna för det då ifrågasatta reformarbetet rörande motorfordonsansvarigheten utgick utskottet från att försäkringen borde svara för kasuell skada (med lämplig maximering) samt att ersättningen borde utgå utan jämkning så snart icke den skadelidande genom grov vårdslöshet medverkat till skadan. Sistnämnda rekommendation följdes dock icke av de sakkunniga som 1938 överlämnade betänkande med förslag till trafikförsäkringslag (ovan s. 30).

Vidare erinras om att enligt den gällande norska lagen om motorvogner motorfordonsägaren bär objektivt ansvar för skada som fordonet åstadkommer samt att skadeståndet utgår utan jämkning, om icke den skadelidande uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet varit medvållande till skadan.

I de rekommendationer, med vilka den förberedande utredningen om lagstiftning på skadeståndsrättens område avslutades (se ovan s. 22), angavs bland de spörsmål, vilka särskilt påkallade uppmärksamhet vid det före-

[1] Se Malmæus i SvJT 1954 s. 426 ff och 676.
[2] Se Grönfors, Skadelidandes medverkan, 1954, s. 90 ff, samt i SvJT 1954 s. 673 ff.

slagna nordiska samarbetet angående gemensamma regler om ersättning för skada av motorfordon, frågan om vilken verkan den skadelidandes medverkan till skadan borde tillmätas. Även bland uppgifterna för en blivande mera allmän reform av skadeståndsrätten upptogs frågan om betydelsen av den skadelidandes medverkan. Det anfördes att man borde överväga, huruvida icke sociala synpunkter motiverade att skadelidandes rätt till ersättning i sådana fall, där den icke grundade sig på vållande hos den skadeståndsskyldige, i större utsträckning än nu finge bestå oavsett att vållande förelåge å hans sida (SOU 1950:16 s. 161 och 165 f). — Det må anmärkas, att enligt 27 § lagen om yrkesskadeförsäkring den 14 maj 1954 ersättning med de i lagen angivna beloppen utgår utan jämkning, så snart icke den skadelidande uppsåtligen ådragit sig skadan (jfr dock även 28 § i lagen).

I anslutning till tankegångar som sålunda i olika sammanhang aktualiserats har inom kommittén gjorts gällande, att från en försäkring av den beskaffenhet kommittén föreslår ersättning för personskada i regel bör utgå utan jämkning även om vållande förelegat å den skadades sida. Till stöd för denna mening har anförts, att försäkringsskyddet för dem som drabbas av skada i följd av bruk av motorfordon väsentligt försvagas om, såsom nu i stor utsträckning sker, ersättningen reduceras på grund av vållande av den skadade ehuru denne därvid gjort sig skyldig till allenast sådan ouppmärksamhet eller ovarsamhet som var eller varannan människa då och då låter komma sig till last. Det vore att märka, att kraven på aktsamhet i trafiken äro så högt uppdrivna att det icke är möjligt ens för den i allmänhet försiktige att alltid uppfylla dem. Det vore också att märka, att ersättningarna för personskada för att göra avsedd nytta måste någorlunda motsvara behovet av ersättning. Mot att låta skadade få full ersättning även där de anses ha själva vållat skadan kunde icke med fog invändas, att motorfordonets ägare eller förare måhända i det särskilda fallet hade mindre skuld till olyckan än den skadade eller ingen skuld alls, ty ersättningarna utginge från trafikförsäkringen och bekostades alltså av kollektivet av motorfordonsägare. Genom den riskutjämning som försäkringen innebure kunde försäkringen tåla ersättningsregler som ställde den skadelidande i en gynnsammare ställning än om han hade att rikta sitt anspråk mot en enskild. Från preventionssynpunkt syntes möjligheten att efter nu gällande regler jämka ersättning för personskada vara av ringa värde. Avskaffande av all jämkning vid personskada skulle visserligen enligt de beräkningar som redovisas nedan s. 74 medföra en premiehöjning utöver den som följer av förslaget i övrigt av c:a 7,5 % — om även fall av kollision mellan motorfordon medräknades, c:a 10 % — men en premiehöjning av denna storleksordning borde icke avhålla från en reform som vore så välmotiverad som den ifrågavarande.

Under anförande av dessa och andra skäl ha kommitténs ordförande, Strahl, och ytterligare en ledamot av kommittén, Conradi, gjort gällande,

att ersättning för personskada i regel bör utgå utan jämkning oavsett om den skadade medverkat genom vållande till skadan. Endast om han medverkat till skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, borde hänsyn tagas till hans vållande, och i sådant fall borde ersättningen helt bortfalla. Dessa ledamöter ha, emedan kommittéförslaget icke avfattats enligt deras mening, närmare utvecklat denna i reservationer som äro fogade vid betänkandet (se nedan s. 121 ff och 129 ff).

Kommitténs övriga ledamöter, Lindh och Malmæus, efter vilkas mening kommitténs förslag avfattats, ha i likhet med grannländernas kommittéer avvisat detta reformförslag. Väl kunde enligt deras mening sociala skäl anföras till stöd för tanken att söka avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av personskador även vid vållande å den skadades sida. Det vore emellertid icke rimligt att lägga hela kostnaden — vilken vore betydande — för en sådan reform på motorfordonsägarna samtidigt som man helt befriade den kanske starkt försumlige fotgängaren eller cyklisten från de ekonomiska följderna av hans handlande. Vidare måste beaktas att i det stora antal fall, då skador uppstode genom andra olyckshändelser än trafikolyckor, den skadade i regel finge bära de fulla konsekvenserna av sitt vållande.[1] Det syntes naturligast att söka lösa hela detta helt visst betydelsefulla problem i ett sammanhang. Ett visst skydd mot egen oaktsamhet — även i trafiken — hade numera beretts allmänheten genom den allmänna sjukförsäkringen; ansåges detta skydd böra ökas, vore det naturligast att så skedde genom en utbyggnad av denna eller annan socialförsäkring. Även ur preventiv synpunkt vore det betänkligt att låta motorfordonsägarna bära kostnaderna för andra trafikanters vårdslöshet. Att samtidigt som man söker efter alla möjligheter att nedbringa antalet trafikolyckor befria en del trafikanter från alla ekonomiska följder av deras vårdslöshet i trafiken syntes innebära betydande risker. I övrigt syntes det mindre tilltalande med en stel regel som — i enlighet med reservanternas förslag — skulle låta den i och för sig vaga och skönsbestämda gränsen mellan icke grov och grov vårdslöshet bli avgörande för om den skadelidande skulle få full ersättning eller ställas helt utan ersättning. En fri jämkningsregel i huvudsaklig överensstämmelse med gällande rätt — med möjlighet att jämka till noll — innebure vidare ett välbehövligt korrektiv mot stötande konsekvenser av trafikförsäkringens strikta ansvarighet. Reservanternas förslag kunde även leda till ganska egendomliga resultat i händelse av ömsesidiga skadeståndsanspråk. Så kunde t. ex. en vid kollision med bil skadad cyklist åläggas att betala full ersättning för skada å bilen samtidigt som han själv erhölle full ersättning för egna skador. — Någon hållbar jämförelse med ersättningar i yrkesskadeförsäkringen syntes icke kunna åberopas till stöd för reservanternas förslag, då denna försäkring vore starkt präglad

[1] Undantag dock enligt lagen den 27 juni 1902 innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar; jfr emellertid justitierådet Karlgren i NJA 1948 s. 182.

av avtalsförhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare. Det vore för övrigt att märka att dylika ersättningar vore kraftigt maximerade, varför den skadade alltid själv bure en del av skadan. För skada, som icke täcktes av försäkringen bure arbetsgivaren vanligt skadeståndsansvar, innebärande bl. a. jämkning vid medvållande enligt den allmänna skadeståndsrättens grundsatser.

Dessa ledamöter ha därför funnit, att man i denna del i allt väsentligt borde stå kvar på den gällande svenska lagens ståndpunkt. Deras mening har delats av de övriga nordiska kommittéerna. För norskt vidkommande innebär detta ett frångående av gällande rätt (se ovan s. 56). Då man från norsk sida knappast kunde tänka sig att överge den nuvarande regeln utan att i lagtexten uttryckligen angiva att de lägsta graderna av oaktsamhet från den skadelidandes sida icke skulle leda till nedsättning av ersättningen, ha lagtexterna utformats i enlighet därmed. I den svenska texten uttryckes förhållandet så, att om den som led skadan medverkat till denna genom oaktsamhet som ej var ringa, ersättningen må nedsättas eller helt bortfalla.

Någon tvekan kan måhända råda om gällande svensk rätts bedömning av det fallet, att den skadelidande medverkat till sin skada genom ringa oaktsamhet, samtidigt som det står klart, att icke heller å motorfordonets sida förekommit annat än på sin höjd ringa oaktsamhet. Med den nu föreslagna texten har det fastslagits, att i detta fall full ersättning skall utgå.

För att i möjligaste mån få till stånd en enhetlig rättspraxis i förevarande hänseende i alla de nordiska länderna har man ansett det vara önskvärt att i lagtexten närmare angiva, efter vilka grunder nedsättning eller bortfall av ersättningen skall äga rum, när den skadelidande överskridit gränsen för ringa oaktsamhet. I överensstämmelse med vad som föreslagits i grannländerna har därför i det svenska förslaget stadgats, att vid prövningen skall beaktas, förutom vad den skadelidande låtit komma sig till last, jämväl det sätt varpå fordonet fördes samt omständigheterna i övrigt. Beträffande den närmare innebörden härav hänvisas till specialmotiveringen (s. 82 f).

Till de anförda bestämmelserna i 3 § första st. fogas enligt förslaget en bestämmelse i andra stycket, som för ett speciellt fall ytterligare inskränker rätten till ersättning. Det fall som avses är att någon färdas med ett fordon som åtkommits olovligen eller använts för brott som icke var ringa, fastän han måst inse förhållandet. Han äger då enligt förslaget rätt till ersättning allenast i den mån synnerliga skäl äro därtill. Man har här främst tänkt på fall där någon medföljer som passagerare i en stulen bil eller i en bil, som användes för en stöldturné. Stadgandet, som i motsats till bestämmelsen i första stycket icke förutsätter att den skadelidandes beteende är sådant att han kan anses medvållande till skadan, motiveras främst med att det i regel icke synes böra vara motorfordonsägarnas sak att bekosta ersättning för skador som uppstått under nämnda förhållanden. Stadgandet

har en motsvarighet i 9 §, enligt vilken försäkringsanstalten under delvis enahanda omständigheter tillerkännes regressrätt mot bl. a. bilens förare.

De övriga förslagen innehålla regler som nära överensstämma med 3 § andra st. i det svenska förslaget.

Förevarande regel i förslaget bör jämföras med 3 § andra st. trafikförsäkringslagen, där det föreskrives, att försäkringsgivaren icke utan särskilt åtagande är ansvarig för skada å person, som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom. Anledningen till att icke detta stadgande — som i praktiken ej visat sig leda till otillfredsställande resultat — i oförändrat skick upptagits i förslaget har varit dels att kommittén i anslutning till vad som föreslagits i grannländerna velat uttryckligen inskränka regelns område till fall av olovlig åtkomst, medan alltså fall av blott olovligt brukande uteslutits, dels att det ansetts önskvärt att få med även de situationer där fordonet, ehuru icke »olovligen» åtkommet, användes för brott och dels att man under särskilda omständigheter velat bereda den skadade rätt till åtminstone jämkad ersättning. Den föreslagna regeln framträder därför mindre som en bestämmelse om undantag från trafikförsäkringsansvaret än som en jämkningsregel. Detta har motiverat dess plats i 3 §.

Under överläggningarna med grannländernas kommittéer har diskuterats, om icke en särskild föreskrift rörande jämkning eller bortfall av rätten till ersättning erfordrades jämväl för det fall att någon skadades under färd med fordon som förts av berusad förare, när den skadade känt till förhållandet. Det har emellertid ansetts, att denna situation borde behandlas på samma sätt som andra fall av medvållande, d. v. s. i vad gäller det svenska förslaget enligt regeln i första stycket (jfr NJA 1948 s. 510). Någon bestämmelse i nu förevarande hänseende har därför icke intagits i förslagen. De två reservanterna till det svenska förslaget i denna del, Strahl och Conradi, ha härutinnan givit tillkänna samma principiella uppfattning. Då det efter deras mening i regel är att anse som grovt vårdslöst beteende att färdas med berusad förare, går en passagerare som färdas med förare i sådant tillstånd i allmänhet enligt reservationen helt miste om rätt till ersättning ur fordonets försäkring. — Det bör emellertid observeras, att alkoholpåverkningen skall ha varit kausal i förhållande till skadan, för att det skall kunna bli tal om medverkan från passagerarens sida (jfr NJA 1956 s. 591).

I fråga om *egendomsskada* intager kommittéförslaget samma ståndpunkt som beträffande personskada. Enligt kommittémajoritetens åsikt föreligger nämligen ej anledning att beträffande jämkning göra skillnad mellan personskada och egendomsskada. Jämkning skall sålunda enligt kommittéförslaget även beträffande egendomsskada kunna ske, så snart den skadelidande medverkat till skadan med vållande som ej var ringa. De danska och norska förslagen överensstämma härutinnan med det svenska förslaget.

Enligt det finska förslaget må i fråga om egendomsskada jämkning ske även vid ringa oaktsamhet å den skadelidandes sida.

De två ledamöter som reserverat sig mot kommittéförslagets bestämmelser angående jämkning vid personskada ha anmält avvikande mening också i fråga om jämkning vid egendomsskada. Härom hänvisas till vad som anföres i reservationerna (se nedan s. 124 och 131 f).

Vid 3 § skall kommittén upptaga vissa frågor om jämkning av ersättning från trafikförsäkringen vilka icke behandlats i det föregående. Kommittén skall där också beröra frågan i vad mån jämkning skall ske av skadestånd, där ett motorfordons ägare — eller annan som enligt förslaget åtnjuter samma försäkringsskydd som denne — blir berättigad till skadestånd av annan trafikant, väghållare m. m.

6. Kollisionsfall.

Enligt vad i det föregående omtalats, föreslår kommittén såsom huvudregel, att ersättning från trafikförsäkringen skall utgå jämväl för rent kasuell skada. Vissa kollisionsfall omfattas emellertid enligt förslaget icke av denna regel. Ej heller äro de i det föregående omtalade bestämmelserna om jämkning av ersättningen med anledning av vållande på den skadelidandes sida tillämpliga i dessa fall. Kollisionsfallen ha underkastats en särskild reglering, vilken återfinnes i lagförslagets 4 §.[1]

De ifrågavarande kollisionsfallen äro till en början de i vilka motorfordon orsakar skada på annat motorfordon eller på person som färdas däri såsom förare eller passagerare eller på egendom som befordras med fordonet.

Enligt nuvarande lag gäller för dessa kollisionsskador det allmänna presumtionsansvaret som stadgats i bilansvarighetslagen med den modifikation som följer av 5 § andra st. i denna. Där föreskrives, att om vid kollision mellan motorfordon någotdera fordonets ägare eller förare eller honom tillhörig egendom lider skada, ersättningen skall jämkas efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår att varken bristfällighet å fordonet eller vållande vid dess förande medverkat till skadan; där vållande visas föreligga å endera sidan men det icke styrkes att andra sidan varit vållande, skall dock den förra sidan bära hela skadan.

Det är anledning att här först uppmärksamma skador som *motorfordon gör på annat motorfordon*. Kommittén har icke ansett sig kunna föreslå, att ersättning i dylika fall skall utgå oavsett vållande. Att giva trafikförsäkringen sådan omfattning skulle nämligen i sak innebära, att motorfordonsägarna såsom kollektiv förpliktades att kaskoförsäkra sina fordon

[1] Enligt lagen den 26 maj 1922 ang. ansvarighet för skada i följd av luftfart (2 § andra st.) äro kollisionsfallen (skada å luftfartyg eller person eller egendom som befordras därmed) undantagna från det objektiva skadeståndsansvar, som i övrigt gäller enligt denna lag.

mot skada som orsakas av annat motorfordon. Därtill kommer, att skadorna skulle komma att belasta icke det skadade fordonets försäkring utan det andra fordonets, vilket skulle medföra att premiesättningen för detta senare fordon komme att påverkas av en risk som i allt fall delvis, nämligen såvitt gäller skador som icke kunna tillskrivas något vållande eller någon bristfällighet på detta fordons sida, borde bäras av det skadade fordonets försäkring (jfr ovan s. 35 f).

Sedan detta alternativ avvisats, inställer sig frågan, om det är anledning att på denna punkt frångå den lösning gällande lag innehåller. Enligt bilansvarighetslagen gäller beträffande skada å motorfordon i princip, att ersättning skall utgå om det icke visas att skadan varken orsakats av bristfällighet hos det andra fordonet eller vållats av dettas förare. Regeln kompletteras emellertid genom de anförda bestämmelserna i 5 § andra st. I praxis är det ojämförligt vanligast, att där ingendera sidan överbevisas om vållande och ingendera sidan bevisas vara fri från vållande eller bristfällighet, ersättningen jämkas till hälften.[1]

Inom kommittén har ifrågasatts, om icke en regel, som läte skadorna halveras när ingendera sidan kan bevisas bära skulden till det inträffade, skulle tillfredsställa det allmänna rättsmedvetandet och om icke en sådan regel skulle nedbringa antalet rättegångar, emedan den ägare som finge åtminstone halv ersättning i många fall kunde förväntas nöja sig därmed. Det måste emellertid beaktas att, såsom förut framhållits, trafikförsäkringen i nu förevarande del är en försäkring till förmån för motorfordonsägarna. Att ålägga dessa att erlägga avgifter för att i händelse av skada få halv ersättning vill kommittén icke föreslå. Skulle det erbjudas dem att frivilligt teckna en sådan försäkring, skulle säkerligen många finna denna försäkring illa utformad. Därtill kommer att det synes föga tilltalande att på denna punkt bibehålla presumtionsansvaret, vilket i övrigt avskaffas enligt förslaget.

Sedan även detta alternativ avvisats, återstår en lösning som anknyter till den allmänna skadeståndsrätten, nämligen så att en motorfordonsägare erhåller ersättning från trafikförsäkringen för ett med hans eget kolliderande fordon om å dettas sida förekommit sådana omständigheter att han har rätt till skadestånd enligt allmänna skadeståndsregler, alltså främst om detta fordons förare visas ha varit vållande till skadan. En trafikförsäkring med ungefärligen denna utformning torde tillfredsställa de många fordonsägare som utgå från att deras eget fordon skall komma att framföras oklanderligt men anse sig behöva en försäkring mot risken att det skall skadas genom fel vid körningen av mötande fordon. Att trafikförsäkringen åtminstone i denna omfattning täcker skada å motorfordon synes också motiverat av att trafikförsäkringen därmed kommer att ge skydd åt motorfordons förare m. fl. mot risken att ådraga sig skadeståndsskyldighet ge-

[1] Jfr Malmæus i SvJT 1954 s. 426 ff.

nom att påköra annat motorfordon. Enligt lagförslaget 8 § sista st. utgör nämligen trafikförsäkringen å ett motorfordon ansvarighetsförsäkring för fordonets ägare, brukare, förare och passagerare med avseende å den skadeståndsskyldighet de må ådraga sig, i den mån skadan täckes av trafikförsäkringen.

Utgående från dessa överväganden föreslår kommittén, i 4 §, en regel som i huvudsak innebär, att om motorfordonet orsakar skada å annat motorfordon, ersättning från trafikförsäkringen för förstnämnda fordon skall utgå om skada uppkommit till följd av vållande av någon som förde eller medföljde detta fordon.

Kommittén har emellertid icke ansett sig böra stanna därvid. Det avgörande bör vara att det fordon, vars bruk orsakat skadan, förts eller på annat sätt handhafts felaktigt. Endast därigenom blir försäkringen ändamålsenlig såsom skydd för de motorfordonsägare vilka underlåta att kaskoförsäkra sitt fordon i förlitan på att erhålla ersättning från trafikförsäkringen om det skadas av annat motorfordon. Vem som varit vållande — förare, passagerare eller någon utanför fordonet — bör därför vara likgiltigt. Likaså bör det vara likgiltigt, huruvida det för en eljest vållande kan anföras någon ursäkt som gäller just för honom. Ersättning bör sålunda utgå för en skada som orsakats genom en felaktig manöver, även om föraren är ursäktad t. ex. emedan han plötsligt bländats eller drabbats av hjärtslag. Och skulle fordonet ha kommit över på fel sida av vägen, bör det icke spela någon roll, att detta måhända kan ursäktas av det hala väglaget. Har skadan orsakats av att föraren, med rätt eller orätt, ansett sig vara i en nödsituation som rättfärdigade hans manöver, bör ersättning utgå, även om föraren på grund därav icke skulle anses vållande; han har exempelvis, i strid mot regeln i 47 § 1 mom. andra st. vägtrafikförordningen, fört över fordonet på höger sida för att undvika att köra på någon. Det bör understrykas, att utredningen i allmänhet förenklas, om vardera sidans ansvarighet göres beroende av felhandlingar, som i möjligaste mån givas en dylik rent objektiv innebörd.

Det står vidare i överensstämmelse med denna tankegång att bibehålla gällande rätts regel att ersättning skall utgå för skada som genom bristfällighet hos ett motorfordon orsakas på ett annat motorfordon.

Vid utformningen av 4 § har kommittén angivit omfattningen av trafikförsäkringens ersättningsskyldighet med beaktande av dessa synpunkter. I lagrummet stadgas därför, att om motorfordon orsakat skada å annat motorfordon, ersättning från förstnämnda fordons försäkring skall utgå om skadan uppkommit till följd av vållande av någon som förde eller medföljde detta fordon eller bristfällighet hos detta eller genom att fordonet eljest förts, ställts eller på annat sätt brukats i strid mot gällande trafikregler.

När också på det skadade fordonets sida förelåg en omständighet som enligt det sagda medför ansvarighet, skall hänsyn tagas därtill vid ersätt-

ningens bestämmande. En jämförelse bör sålunda göras mellan ansvarighetsgrunderna å ömse sidor, så att skadan fördelas mellan de båda sidorna i huvudsak efter de grunder som anges i första stycket. Ha båda fordonen skadats, bör förfaras på enahanda sätt med vardera skadan, varvid samma fördelningsgrund användes för dem båda. Självfallet få de båda ersättningsbeloppen icke kvittas mot varandra. I enlighet härmed stadgas i lagrummet för dessa fall, att rätten skall med hänsyn till vad som ligger vardera sidan till last och omständigheterna i övrigt pröva i vad mån ersättning skall utgå.

Att det skadade fordonets ägare sålunda får vidkännas jämkning på grund av vållande hos hans förare står i överensstämmelse med gällande rätt. En nyhet är däremot, att han får vidkännas jämkning på grund av felkörning som bevisligen beror på vållande av annan än föraren av hans fordon, t. ex. av passagerare däri eller en helt utomstående. Det enligt kommitténs tankegång avgörande är emellertid, såsom redan framhållits, icke vem som är vållande eller huruvida över huvud taget någon är vållande utan huru fordonet förts. Om en fotgängare genom att bege sig ut i körbanan vållar att två bilar kollidera, är ersättningsfrågan att bedöma efter en jämförelse mellan det sätt varpå det ena och det sätt varpå det andra fordonet förts. Nytt är också, att jämkningsmöjlighet finns om vållande föreligger å ena sidan och bristfällighet hos fordonet å den andra.

Hänvisningen i andra st. till omständigheterna i övrigt har tillkommit på begäran av den danska kommittén. Man har i Danmark varit van vid att, även om styrkt vållande förelegat å ena sidan, kunna taga hänsyn till presumerat vållande å den andra och har icke velat frångå detta system. Den svenska kommittén finner det icke uteslutet att det i undantagsfall kan finnas anledning att utnyttja den möjlighet till fri skälighetsprövning som öppnas genom hänvisningen. I regel bör dock då styrkt vållande föreligger å ena sidan medan å den andra endast förekommit t. ex. ett oriktigt körsätt eller bristfällighet hos fordonet utan att vållande kan läggas den sidan till last prövningen utfalla så, att den vållande sidan ålägges bära hela skadan.

Med skada å motorfordon jämställes enligt förslaget i de hänseenden som nu äro i fråga *skada å egendom som befordras med motorfordon.*

Beträffande befordrad egendom som icke tillhör fordonets ägare eller förare gäller enligt nuvarande lag, att ersättning utgår från det andra fordonets försäkring om ej av omständigheterna framgår att skadan varken orsakats av bristfällighet hos detta fordon eller vållats av dess förare; från det egna fordonets försäkring utgår däremot aldrig ersättning. Huruvida ersättningen kan jämkas på grund av vållande eller bristfällighet på det egna fordonets sida synes tveksamt.[1]

I dessa regler göres enligt förslaget ändring dels så, att en förutsättning för ersättning blir att på det andra fordonets sida förelågo sådana om-

[1] Jfr justitierådet Walin i NJA 1955 s. 102.

ständigheter som angivas i 4 § första st., dels så att ersättningen jämkas om på det egna fordonets sida förelågo omständigheter av detta slag. Ändringen i det förra avseendet torde vara tillräckligt motiverad genom en hänvisning till vad i det föregående anförts beträffande ersättning för skada å motorfordon. I det senare hänseendet märkes, att lastägare får finna sig i att hans ersättning från försäkringen för det andra fordonet jämkas med hänsyn till vållande hos föraren av det egna fordonet, bristfällighet hos detta o. s. v. Att lastägare på detta sätt identifieras med det transportmedel som ombesörjer befordringen är en känd princip inom transporträtten; jfr 220 § sjölagen. Önskar ägaren av befordrad egendom ett mera omfattande försäkringsskydd, må han teckna transportförsäkring. Det torde icke böra åläggas motorfordonsägarna att bekosta försäkring för befordrat gods i vidare utsträckning.

Frågan om ersättning för *personskada som uppkommer vid kollision* erbjuder i sak inga större svårigheter, när fråga är om skada å passagerare. En passagerare äger nämligen enligt förslaget alltid, i den mån ej jämkning äger rum på grund av hans medverkan, rätt till ersättning från försäkringen för det fordon vari han färdats. Detta gäller enligt förslaget även ägare som utan att föra fordonet färdas däri. I vilken omfattning passagerare skall äga rätt till ersättning även från det andra fordonets försäkring är därför i sak ett spörsmål om ansvarigheten olika försäkringsanstalter emellan och för den skull av underordnad betydelse. Så till vida är det emellertid i själva verket till fördel om passageraren har att hålla sig till det egna fordonets försäkring, som därigenom antalet regresser mellan försäkringsanstalterna blir mindre. Den i fråga om egendomsskada anförda synpunkten, att skador böra belasta det fordons försäkring dit de i riskhänseende böra räknas, talar också för en begränsning av passagerares rätt mot det andra fordonets försäkring. Att, i enlighet med vad kommittén föreslår beträffande egendomsskada, giva passagerare rätt till ersättning från det andra fordonets försäkring i huvudsak endast när vållande förelåg på detta fordons sida torde av dessa skäl vara välmotiverat.

En förare åter har, såsom framgår av 2 § av lagförslaget, icke rätt till ersättning från försäkringen för det fordon han för. Avgörande för hans rätt till ersättning blir därför huruvida han äger utfå sådan från det andra fordonets försäkring.

Med hänsyn till vikten av att personskador ersättas har inom kommittén ifrågasatts att tillerkänna förare av ett fordon som skadas vid kollision med annat fordon ersättning från dettas försäkring i samma utsträckning som ersättning enligt förslaget utgår för skada i allmänhet, d. v. s. även för rent kasuell skada. Detta skulle emellertid innebära, att motorfordonsägarna såsom kollektiv förpliktades att bekosta en olycksfallsförsäkring, omfattande endast skada orsakad av motorfordon, till förmån för sig själva i den mån ägarna själva föra sina fordon och till förmån för anställda fö-

rare i den mån de låta sina fordon föras av anställda. Av skäl som ovan s. 45 f utvecklats, har kommittén, när det gällt frågan om ersättning åt förare från det av honom förda fordonets försäkring, icke ansett sig kunna föreslå, att trafikförsäkringen erhåller denna karaktär och därför undantagit fordonets förare från kretsen av dem som kunna erhålla ersättning från trafikförsäkringen. Under sådana förhållanden har kommittén funnit sig icke kunna föreslå, att förare skall erhålla ersättning från annat fordons försäkring i vidare mån än efter de regler som enligt förslaget skola gälla för ersättning för skada å det fordon han förde.

Såsom ett ytterligare skäl för denna ståndpunkt kan hänvisas till den i det föregående flerstädes anförda synpunkten, att skada som vid rationell riskberäkning bör belasta visst fordons försäkring ej bör överföras på ett annat fordons. Att förare av motorfordon dock sålunda enligt förslaget erhåller ersättning om han skadas av annat motorfordon ehuru ersättning icke utgår om han skadas av sitt eget, får anses motiverat bl. a. av hänsyn till det skydd som därigenom beredes förare av det andra fordonet mot att ådraga sig skadeståndsskyldighet.

På grund av dessa överväganden har kommittén stannat vid att i sitt förslag icke göra någon skillnad mellan egendomsskada och personskada i ifrågavarande kollisionsfall. De nyss återgivna reglerna i 4 § beträffande ersättning för skada som motorfordon orsakar på annat motorfordon föreslås alltså skola gälla jämväl där skadan drabbar person som medföljer sistnämnda fordon i egenskap av förare eller passagerare.

I förhållande till gällande lag innebär detta en viss inskränkning av försäkringsskyddet. Förare och passagerare i ett motorfordon, vilka skadas av ett annat motorfordon, erhålla nämligen f. n. ersättning från dettas trafikförsäkring enligt reglerna om presumtionsansvar — förare samt passagerare, som tillika är ägare, dock endast såvida det icke visas att det egna fordonet framförts med vållande. För passagerare betyder inskränkningen emellertid intet, emedan han, enligt förslaget även där han är ägare, erhåller ersättning från det egna fordonets försäkring. Att förare icke äger åberopa presumtionsansvar för att från det andra fordonets försäkring erhålla — i regel halv — ersättning torde vara tillräckligt motiverat av vad i det föregående anförts mot att bibehålla presumtionsansvar för skada å motorfordon.

Förslaget innebär ändring i förhållande till gällande lag också i det hänseendet att förare enligt förslaget får finna sig i jämkning av honom tillkommande ersättning från det andra fordonets försäkring ej blott på grund av bristfällighet hos det egna fordonet utan även vid vållande av passagerare däri. Fallet har emellertid knappast tillräcklig betydelse för att motivera en särregel.

Någon särskild bestämmelse för det fall, att skada å motorfordon eller därmed befordrad person eller egendom uppkommit genom sammanstöt-

ning mellan flera än två fordon har icke ansetts erforderlig; jfr 220 § sjölagen. Situationen är principiellt att bedöma på samma sätt som om två eller flera skadevållare, vilka som helst, åstadkommit skada för annan. Om två bilar A och B tillsammans vållat skada å en tredje bil C samt alla tre bilarna ha samma skuld i olyckan, torde A och B solidariskt ha att svara för ⅔ av skadan å C, varefter ansvarigheten mellan A och B inbördes fördelas lika. Det slutliga resultatet skulle alltså bli, att A:s och B:s trafikförsäkringar finge vardera bära ⅓ av skadan medan C:s ägare själv finge stå för ⅓. Utgången skulle svara mot rättsläget i det fall att de tre bilarna tillsammans vållat skada för en (icke medvållande) tredje man (jfr s. 88).[1]

De danska och norska förslagen intaga i huvudsak samma ståndpunkt som det svenska i alla de spörsmål som ovan berörts. Det finska förslaget avviker endast så till vida, som personskada även i kollisionsfallen skall behandlas enligt 3 § 1 mom.

Kommitténs ordförande, Strahl, och ytterligare en ledamot, Conradi, hysa i dessa delar avvikande mening. Enligt dem böra väl förutsättningarna för ersättning vid kollision vara de som angivas i 4 § första st. av lagförslaget men jämkning av ersättningen i vad avser personskada bör icke ske enligt bestämmelserna i andra st. De föreslå, att personskada i dessa fall ersättes helt utom där den skadade vållat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet. I dessa fall bör icke någon ersättning utgå. Reservationer med detta innehåll ha fogats vid betänkandet (se nedan s. 125 f och s. 132).

Kommitténs övriga ledamöter, som icke dela den i reservationerna utvecklade uppfattningen, framhålla såsom skäl mot att godtaga reservanternas förslag förutom vad som anförts ovan s. 58 f, särskilt att detta förslag skulle leda till stora vanskligheter i skaderegleringarna och ofta medföra ganska stötande konsekvenser. Ofta förekomme, att skulden till en kollision mellan två bilar uppenbarligen i allt väsentligt låge just den ene av förarna till last och att därför hela ansvaret för olyckan rimligen borde läggas på honom. Likväl skulle han enligt reservanternas förslag få (full) ersättning för ådragen personskada av den andre bilistens försäkringsbolag om han kunde påvisa, att även denne begått något — om än aldrig så obetydligt — fel. Detta måste otvivelaktigt te sig stötande och vara ägnat att leda till processer. Vidare skulle den av reservanterna föreslagna regeln bryta sönder kommittéförslagets i övrigt konsekvent genomförda princip om identifikation de olika sidorna emellan.

Vid 17 § (s. 109 ff) skall kommittén behandla frågor om kollision mellan motorfordon, å ena sidan, samt mopeder eller vägmaskiner och andra motorredskap, å andra sidan.

Kommittén föreslår vidare, att de regler lagförslagets 4 § innehåller be-

[1] Jfr NJA 1956 s. 762.

träffande ersättning för skada å motorfordon, person som färdas däri eller egendom som befordras därmed skola gälla även i fråga om ersättning för skada å *järnvägståg eller spårvagn* eller person eller egendom som färdas eller befordras med sådant fordon. Icke heller beträffande sådan skada synes det nämligen böra åläggas motorfordonsägare att genom sina avgifter till trafikförsäkringen bekosta ersättning för andra fall än dem där fel visas ha förekommit på fordonets sida. Det saknas tillräckliga skäl, varför icke järnväg och spårväg, vilka äro stora företag som medföra i det långa loppet beräkneliga risker, skulle själva bära de skador som uppkomma för dem genom kollision med ett klanderfritt framfört motorfordon.

I förhållande till gällande rätt innebär förslaget i denna del, liksom beträffande skada å motorfordon, en inskränkning av trafikförsäkringens ansvarighet, i det att det presumtionsansvar som nu åligger motorfordons ägare, förare och i viss utsträckning även brukare avskaffas. Järnvägens eller spårvägens ägare synes så mycket mindre ha skäl att finna denna inskränkning obillig som han enligt lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift i allmänhet icke svarar för skada å kolliderande motorfordon, såvida icke vållande till skadan ligger järnvägens eller spårvägens förvaltning eller betjäning till last. Personalen vid järnvägen eller spårvägen åter är skyddad genom yrkesskadeförsäkringen eller genom längre gående åtagande av arbetsgivaren och kan därutöver ha rätt till skadestånd av sin arbetsgivare på grund av överordnads vållande. Vad passagerare angår ha de enligt 1886 års lag rätt till skadestånd av järnvägens eller spårvägens innehavare, därest de lida kroppsskada i följd av järnvägens eller spårvägens drift och vållande till skadan ligger förvaltningen eller betjäningen till last. De stränga krav som ställas på förvaltningen och betjäningen i allt som rör trafiksäkerheten torde medföra, att kollision mellan motorfordon och järnvägståg eller spårvagn vanligen tillskrives vållande å någondera sidan.

Det är emellertid obestridligt, att det, kanske särskilt vid häftig inbromsning av en spårvagn för att undvika kollision, kan inträffa, att en passagerare skadas utan att vare sig spårvägen, respektive järnvägen, eller motorfordonets försäkring blir ansvarig för skadan, måhända emedan skuldfrågan förblir outredd. Även om i sådana fall järnvägen eller spårvägen i viss utsträckning torde utge ersättning frivilligt, måste det ifrågasättas, om det icke i lag borde åläggas dem skyldighet att ersätta skadad passagerare oberoende av om vållande kan läggas deras förvaltning eller betjäning till last. Denna fråga, som faller utanför kommitténs uppdrag, kan icke undgå att uppmärksammas vid det fortsatta arbetet på skadeståndsrättens reformering.

När ett motorfordon kolliderar med ett järnvägståg eller en spårvagn under sådana förhållanden att ersättning skall utgå från trafikförsäkringen enligt den föreslagna 4 §, kunna givetvis även å tågets eller spårvagnens

sida förekomma sådana omständigheter som enligt paragrafen äro ansvarsgrundande när de föreligga å motorfordonets sida. Enligt förslaget skall, i fall av sådan medverkan från tågets eller spårvagnens sida, med hänsyn till vad som ligger vardera sidan till last och omständigheterna i övrigt prövas i vad mån ersättning skall utgå från trafikförsäkringen. Denna regel torde vid tillämpningen ge praktiskt taget samma resultat som om det stadgades att prövningen, vad järnvägens eller spårvägens sida angår, skall avse det vållande som må ligga dess förvaltning eller betjäning till last.

De övriga nordiska förslagen intaga i denna fråga om ersättning från trafikförsäkringen för skada vid kollision med järnvägståg eller spårvagn samma ståndpunkt som det svenska.

Uppstår vid kollision av ifrågavarande slag skada å motorfordonet eller någon som färdas däri eller egendom som befordras därmed, är järnvägens eller spårvägens innehavare enligt 1886 års lag pliktig att utge skadestånd, om vållande till skadan ligger förvaltningen eller betjäningen till last. Detta innebär i praktiken en ansvarighet som nära svarar mot den som enligt den föreslagna 4 § åvilar trafikförsäkringen.

Vid den översyn som under det fortsatta arbetet på skadeståndsrättens reformering måste ägnas 1886 års lag torde emellertid böra övervägas att utvidga järnvägs och spårvägs ansvarighet för sådana skador.

De nyss omtalade reservationerna avse även regleringen av ersättningsfrågorna vid kollision mellan motorfordon och järnvägståg eller spårvagn.

7. Okända och oförsäkrade fordon.

Har ett okänt eller oförsäkrat motorfordon åstadkommit skada, utgår enligt 21 § trafikförsäkringslagen ersättning enligt samma grunder som eljest, men ersättningsskyldigheten åligger samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt. Försäkringsanstalterna ha för vad de utgivit regressrätt mot det oförsäkrade eller okända fordonets ägare och även mot dess förare eller brukare om dessa äro ansvariga för skadan.[1]

Kommittén föreslår vissa ändringar i dessa regler.

Till en början bör trafikförsäkringsanstalternas solidariska ansvarighet utbytas mot ansvarighet för den av dessa anstalter bildade trafikförsäkringsföreningen. I realiteten är det nämligen denna förening som utger ersättningarna i dessa fall.

Vad angår skada orsakad av *okänt motorfordon* må framhållas, att sådan skada icke i något av våra grannländer ersättes från trafikförsäkringen i samma omfattning som i Sverige. Såväl enligt dansk som enligt norsk rätt utgår i sådant fall ersättning endast för personskada. Den svenska

[1] Försäkringsanstalterna ha dessutom regressrätt mot annan skadeståndsskyldig i den mån detta följer av 25 § försäkringsavtalslagen; se NJA 1936 s. 608.

trafikförsäkringsföreningen har erfarenhet av att det vid egendomsskada, särskilt skada å motorfordon, ligger nära till hands för en mindre nogräknad skadelidande att skylla på ett okänt motorfordon, ehuru skadan i själva verket uppkommit på annat sätt. Utredningen med anledning av anmälningar om sådana skador är förhållandevis krävande och möjligheterna att avvisa obefogade anspråk anses många gånger vara små. Motsvarande olägenheter äro mycket mindre kännbara när fråga är om personskador.[1] I Finland gäller samma regel som i Danmark och Norge, dock med tillägg att ersättning utgår även för skada å husdjur med undantag för hund och katt.

Kommittén har övervägt, om icke den lämpliga lösningen av hithörande problem skulle vara att bibehålla den hittillsvarande svenska regeln med tillägg att skada å motorfordon dock skulle ersättas allenast i den mån skadan överstege ett självriskbelopp av exempelvis 500 eller 1 000 kr. Därigenom skulle bl. a. vinnas, att tomtägare fortfarande finge ersättning för sönderkörda staket m. m. samt att ersättning utginge till motorfordonsägare vid mera betydande skador, vållade t. ex. genom trängning av ett okänt fordon. Kommittén har dock icke vunnit gehör för denna tanke hos de danska och norska kommittéerna. Vid sådant förhållande har kommittén funnit, att Sverige bör övergå till den dansk-norska regleringen. Kommittéerna ha emellertid enats om att föreslå att skada å kläder och andra personliga bruksföremål som buros av den skadade skall ersättas jämte personskadan. Enligt det finska förslaget skall utgå ersättning också för skada å klöv- eller hovdjur som tjänar hushållningen.

I 7 § av lagförslaget har på grund av dessa överväganden stadgats, att trafikförsäkringsföreningens ersättningsskyldighet, såvitt gäller okänt motorfordon, icke skall omfatta annan skada än personskada samt i samband därmed uppkommen skada å kläder och andra personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade.

Blir fordonet sedermera känt, bör trafikförsäkringsföreningen ha möjlighet att återkräva utgiven ersättning från den försäkringsanstalt som meddelat trafikförsäkring för fordonet. Föreskrift härom har meddelats i 7 §. Nu förevarande bestämmelse i 7 § ersätter 21 § sista st. trafikförsäkringslagen. De danska och norska förslagen upptaga ett stadgande om att försäkringsanstalterna för vad de gemensamt utgivit enligt 7 § inträda i den skadelidandes krav i anledning av skadan.

Beträffande skada orsakad av *motorfordon som, ehuru försäkringsplikt föreligger, icke är trafikförsäkrat* föreslår kommittén, att ersättning skall utgå från trafikförsäkringen enligt samma regler som nu gälla; dock skall, såsom ovan anmärkts, i lagen utsägas att ansvarigheten åvilar trafikförsäkringsföreningen. De danska och norska förslagen undantaga från ersättningsrätten skada å den som låtit sig befordra med fordonet oaktat han

[1] Jfr föreningens (otryckta) remissyttrande över 1938 års betänkande.

kände till att fordonet icke var försäkrat, ävensom efter något olika regler skada som orsakas av traktor eller arbetsmaskin. Det må anmärkas, att eftersom den svenska kommittén föreslår att motorredskap skola undantagas från försäkringsplikten (se vid 17 §), självfallet något ansvar enligt 7 § för skada orsakad av dylikt redskap icke kommer i fråga. Traktorer med gummihjul äro däremot försäkringspliktiga, och vid försummad försäkringsplikt inträder följaktligen beträffande dem ersättningsskyldighet enligt 7 §. De danska och norska förslagen stadga vidare, att den som försummat sin försäkringsplikt är personligen ansvarig för ersättningen. I praktiken torde den ersättningsberättigade mera sällan vända sig direkt mot honom, men hans ansvarighet är icke desto mindre reell, ty försäkringsanstalt som utbetalat ersättningen äger vända sig mot honom med regresskrav, vilket dock är underkastat jämkning. Samma som om försumlig försäkringspliktig skall enligt de danska och norska förslagen gälla om den som förde fordonet ehuru han måste inse att detta icke var trafikförsäkrat.

Den svenska kommittén anser emellertid, i likhet med den finska, att försummad premiebetalning icke är tillräcklig grund för att ålägga personlig ersättningsskyldighet. Ersättningen uppgår mången gång till så stort belopp, att dess återkrävande regressvis skulle vara en alltför sträng påföljd. Försäkringsplikten bör ej ställas under en sanktion som till sitt inträde och sin kännbarhet är så beroende av slumpen som ett regresskrav. I det svenska lagförslaget har därför icke upptagits någon motsvarighet till den i 21 § trafikförsäkringslagen givna bestämmelsen om försäkringspliktigs ansvarighet gentemot trafikförsäkringen vid försummad premiebetalning, och lika litet har i det svenska förslaget upptagits någon motsvarighet till det ansvar gentemot den skadelidande som enligt de danska och norska förslagen åligger en försumlig försäkringspliktig.

Såsom en mildare men förmodligen mera verksam metod att stimulera till försäkringspliktens fullgörande föreslår kommittén, att försummad premiebetalning skall medföra förutom böter även straffpremie. Bestämmelser därom finnas i 23 och 24 §§ av lagförslaget. — Enligt det finska förslaget skall den försumlige ägaren förpliktas att betala högst fyrdubbel eller, om skada inträffat, högst tiodubbel försäkringspremie.

8. Samråd med kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar.

I enlighet med sina direktiv har kommittén samrått med kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar. Sistnämnda kommitté består av justitierådet Walin, ordförande, hovrättsrådet Conradi samt professorerna Herlitz och Strahl. Ledamöterna Strahl och Conradi ingå alltså i båda kommittéerna. Professor Herlitz har ansett sig icke ha anledning att deltaga i de nu avsedda överläggningarna.

Justitierådet Walin har för sin del ansett det angeläget, att de ersättnings-

frågor som uppkomma med anledning av motorfordonstrafiken icke regleras på ett sätt som i onödan avviker från skadeståndsrätten och försäkringsanordningarna på andra områden eller från vad som gäller i kulturländerna utanför Norden. Från denna utgångspunkt borde bilägaren (staten, kommuner, företag och enskilda m. fl.) principiellt svara för culpa hos föraren och bristfälligheter hos fordonet. Trafikförsäkringen borde intill viss gräns täcka denna ansvarighet samt tillika omfatta rena olyckor i lämplig utsträckning. Beträffande det personliga ansvaret skulle jämkning kunna komma i fråga i den mån billigheten påkallade det. Verkan av medvållande borde följa allmänna regler med den modifikationen att ersättning för personskada skulle kunna utgå utan jämkning åtminstone om medvållandet var allenast ringa. Personskadeersättningar syntes dock överlag icke böra få uppgå till alltför höga belopp utan i viss utsträckning kunna reduceras till en mera rimlig standard. Även ägare och förare borde för personskada erhålla ersättning ur den egna bilens trafikförsäkring. De jämkningar i förhållande till den allmänna skadeståndsrätten som det anförda innebure hade motsvarighet på andra håll och syntes i allt väsentligt ägnade att godtagas även inom vår allmänna skadeståndsrätt. Och den förordade omfattningen av trafikförsäkringen syntes icke strida mot försäkringsmässiga hänsyn.

Kommittén har i olika sammanhang ovan bemött de tankegångar, åt vilka Walin sålunda givit uttryck, i den mån de icke stämma med kommitténs uppfattning. I detta sammanhang vill kommittén endast framhålla, att Walins synpunkter icke vunnit anslutning hos grannländernas kommittéer.

V. Kostnadsberäkningar.

I skrivelse den 9 mars 1956 till försäkringsinspektionen begärde kommittén inspektionens yttrande rörande vilka ändringar i premiesatserna för den obligatoriska trafikförsäkringen som kunde beräknas bli följden av att försäkringen omreglerades enligt vissa av utredningen angivna alternativ. Försäkringsinspektionen anmodade i sin tur trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté att yttra sig över framställningen. I anledning härav avgav tariffkommittén den 19 juni 1956 yttrande innehållande kostnadsberäkningar av utredningens förslag. Yttrandet återgives i bil. 3 till betänkandet. Här skall lämnas ett sammandrag av tariffkommitténs beräkningar.

I sin skrivelse till försäkringsinspektionen lämnade bilskadeutredningen till en början en översikt av det inom kommittén utarbetade preliminära förslag som skulle ligga till grund för kostnadsberäkningarna. Detta förslag överensstämmer i allt väsentligt med det nu framlagda slutliga förslaget. Den enda avvikelsen av betydelse är att enligt det till tariffkommittén överlämnade förslaget ett maximum skulle gälla för försäkringens ansvarighet jämväl vid personskada, nämligen 400 000 kr. för varje skadad eller dödad person (utan katastrofmaximum). Härom se vidare fråga 5) nedan.

I anslutning till den sålunda lämnade redogörelsen för förslaget hemställde bilskadeutredningen, att försäkringsinspektionen måtte avgiva yttrande rörande följande frågor:

1) Vilken höjning av nu tillämpade premiesatser för trafikförsäkringen skulle erfordras, om förslaget genomfördes?

2) Vilken ytterligare premiehöjning bleve erforderlig, om medverkansregeln (3 § första st. i det slutliga förslaget) ändrades så, att den endast avsåge egendomsskada och att vid personskada ersättning alltid skulle utgå utan jämkning oavsett medvållande? a) Vid svarets avgivande förutsättes som huvudalternativ, att personskada å förare vid kollision mellan motorfordon helt behandlas enligt kollisionsreglerna (4 § andra st. i det slutliga förslaget); frågan berör med andra ord icke personskada som tillfogats motordonsförare. b) Alternativt önskas emellertid också svar på den uppställda frågan under den förutsättningen, att för skada, som vid kollision mellan motorfordon tillfogas förare, ersättning skall utgå enligt de regler, som nu återfinnas i 4 § första stycket, varemot andra stycket icke skall tillämpas; ersättning skall med andra ord utgå utan jämkning oavsett medvållande.

3) Hur skulle det inverka på premiesättningen om, samtidigt med att lagtexten ändrades på sätt framgår av fråga 2), man därjämte överginge till ett nytt system för beräkning av ersättningen för personskada, innebärande att vid fastställande av ersättning för förlorad arbetsförtjänst eller bestående nedsättning i arbetsförmågan inkomst överstigande 20 000 kr. om året icke skulle tagas i beräkning (en person med 30 000 kr. årsinkomst som på grund av eget medvållande, t. ex. enligt den regel som nu återfinnes i 4 § andra st., skulle vidkännas jämkning av ersättningen till hälften, erhölle således 10 000 kr. om året) samt att försäkringsmaximum i övrigt för personskada skulle slopas.

4) Vilken premiehöjning bleve erforderlig, därest förare inbegrepes under försäkringen, vilket med andra ord skulle innebära att en förare helt likställdes med passagerare (under beaktande givetvis av att medvållande från förarens sida kan komma att inverka på ersättningens storlek i betydligt större omfattning än passagerares medvållande)? Svar på denna fråga önskas med hänsyn till ettvart av de under frågorna 1)—3) angivna alternativen.

5) Skulle det ur försäkringsteknisk synpunkt — t. ex. i fråga om möjligheten att teckna återförsäkring — innebära några komplikationer, därest försäkringsmaxima för personskada helt slopades?

6) Hur stor del av de ersättningar, som för närvarande utgå från trafikförsäkringen, belöper på personskador? Hur stor del av ersättningarna för personskador belöper på icke ekonomisk skada, d. v. s. sveda och värk samt lyte?

I sitt svar å *fråga 1)* uttalade tariffkommittén sammanfattningsvis, att, om lagförslaget genomfördes, den genomsnittliga höjningen av nu tillämpade premiesatser för trafikförsäkringen kunde uppskattas till lägst 6 à 7 %. Tariffkommittén reserverade sig dock därvid för den svårbedömliga effekten av den nya medverkansregeln (3 § första st. i det slutliga förslaget). Ej heller hade hänsyn tagits till den svårbedömliga kostnadsökning, som ett genomförande av lagförslaget otvivelaktigt komme att medföra i fråga om försäkringssummorna. Bl. a. påpekades, att redan en måttlig penningvärdeförsämring medförde en mångdubbling av antalet skador över nuvarande maximigräns och därmed en progressiv ökning av kostnaderna.

Samma effekt hade en fortskridande rättsutveckling i riktning mot ökad liberalisering av ersättningarna. Utformningen av regressrätten mot trafikförsäkringen tillmättes också väsentlig betydelse.

Beträffande *fråga 2)* har tariffkommittén, med en del reservationer, ansett sig kunna ange de efterfrågade premiehöjningarna, med avseende å alternativet a) — full ersättning, oavsett medvållande, för personskada som drabbar andra trafikanter än motorfordonsförare — till 7,5 % och med avseende å alternativet b) — full ersättning, oavsett medvållande, även för personskada som drabbar motorfordonsförare vid kollision — till 10 %.

Till svar å *fråga 3)* anförde tariffkommittén, att statistiskt underlag saknades för en beräkning av hur övergången till ett sådant system för personskadeersättning skulle påverka premiesättningen. Jämfört med huvudförslaget, modifierat enligt fråga 2), torde emellertid den därav betingade inverkningen på premierna med nuvarande inkomstfördelning bli ganska obetydlig.

Beträffande *fråga 4)* — förare inbegripes under försäkringen — anger tariffkommittén med vissa reservationer premiehöjningen till 14 % under förutsättning att lagförslaget i övrigt genomföres enligt huvudalternativet. I kombination med det under fråga 2 a) nämnda alternativet har kostnadsökningen uppskattats till 19,5 % och i kombination med alternativet under fråga 2 b) till 17 %.

En sammanställning av frågorna 2) och 4) visar alltså, att om förare inbegrepes under försäkringen med samma rätt till ersättning som passagerare samt tillika all jämkning av ersättning för personskada på grund av eget vållande avskaffades, premiekostnadsökningen — utöver vad som följde av förslaget i övrigt (d. v. s. 6 à 7 %; se ovan) — skulle uppgå till 27 %.

Till svar å *fråga 5)* har tariffkommittén, efter samråd med för ändamålet särskilt tillkallade sakkunniga, anfört följande:

Enligt 6 § 1 st. 12 p. och 170 § 1 st. 14 p. lagen om försäkringsrörelse skall bolagsordning för försäkringsbolag innehålla, beträffande annan försäkring än livförsäkring, regler för begränsning av den ansvarighet bolaget må utan återförsäkring ikläda sig för en och samma risk. En bestämmelse, som ålägger trafikförsäkringsanstalt obegränsad ansvarighet för trafikskada, tvingar sålunda anstalten att återförsäkra vad som ligger ovanför anstaltens maximal. Genom en pool kan ansvarigheten fördelas på ett stort antal försäkringsanstalter. Om det finnes någon anledning att räkna med en skada, som ligger ovanför poolens ansvarighetsgräns, synes det emellertid icke förenligt med bestämmelserna i lagen om försäkringsrörelse att den enskilda anstalten bär ansvarighet för denna utan ytterligare återförsäkring, eftersom detta skulle innebära att anstalten bure ett ansvar som överstege dess maximal. Under denna förutsättning måste det sålunda åligga anstalterna att återförsäkra överskjutande belopp, och detta måste i så fall ske utomlands hos något bolag, som icke är bundet av samma bestämmelser som de svenska anstalterna. Dylik återförsäkring torde i dagens läge kunna erhållas, men den internationella marknaden härför är mycket begränsad. Priset för återförsäkringen kan därför bliva beroende av reassuradörernas godtycke, och svårigheter kunna uppstå att överhuvud få reassurans. Särskilt gäller detta om till

följd av en lagändring alla försäkringar skola gälla utan begränsning. Det reassuransbehov, som därigenom uppkommer, är av en sådan storleksordning att det ej kan jämföras med den avtäckning av obegränsade risker, som för närvarande sker vid svenska bilars färd inom vissa utomnordiska länder. Härvid bör beaktas att de engelska försäkringsbolagen, vilka ha obegränsad ansvarighet, behålla toppansvaret på egen risk och sålunda icke öka efterfrågan på återförsäkring. Den efterfrågan, som skulle förorsakas om den tänkta lagändringen genomfördes, skulle således kunna utöva ett väsentligt inflytande på återförsäkringsmarknaden. Man måste följaktligen räkna med möjligheten av, att de svenska trafikförsäkringsanstalterna bliva ställda inför den situation, att de själva nödgades svara för de obegränsade summorna även om detta strede mot lagen om försäkringsrörelse. — Bilskadeutredningens huvudförslag [enligt punkt 1 e) ovan] avser ett slopande av katastrofmaximum för personskada med begränsning till 400 000 kr. för varje skadad eller dödad person. Även härvidlag göra sig de nyss berörda betänkligheterna gällande med nära nog samma styrka, då mycket stora skadebelopp äro möjliga om också mycket osannolika. I själva verket torde det ur ren återförsäkringssynpunkt möta mindre svårigheter att slopa begränsningen för varje skadad eller dödad person än att avskaffa katastrofmaximum. Å andra sidan kan ett katastrofmaximum sättas så högt — exempelvis 2 miljoner kr. — att det vore föga sannolikt att beloppet ens vid något tillfälle skulle visa sig otillräckligt.

Vad slutligen angår *fråga 6)* har tariffkommittén anfört, att av de ersättningar, som utginge från trafikförsäkringen, uppskattningsvis c:a 45 % torde belöpa på personskador. Av ersättningarna för personskador belöpte c:a 15 % på icke-ekonomisk skada.

I den skrivelse, varmed försäkringsinspektionen översänt tariffkommitténs beräkningar till bilskadeutredningen, har inspektionen framhållit bl. a., att av olika skäl de av tariffkommittén redovisade kostnadsökningarna finge tas som preliminära. Inspektionen fortsätter:

I anslutning till vad som i tariffkommitténs utredning anförts under fråga 5) beträffande nödvändigheten att vid obegränsad ansvarighet återförsäkra utomlands får inspektionen anföra följande. Det blir här fråga om hur den åberopade bestämmelsen i försäkringslagen, 6 § 1 st. 12 p. resp. 170 § 1 st. 14 p., skall tolkas i föreliggande fall. Enligt inspektionens uppfattning bör bestämmelsen kunna tolkas något friare än tariffkommittén utgått från. Om försäkringsanstalterna, såsom nämnts, verkställer en poolning av toppriskerna, anser inspektionen icke att lagbestämmelsen behöver tillämpas så strikt att en övre gräns måste fixeras för poolens, och därmed de deltagande trafikförsäkringsanstalternas, ansvarighet. En annan sak är om trafikförsäkringsanstalterna hesitera för en anordning, som åtminstone teoretiskt kan leda till betalningsansvarighet utöver varje på förhand beräknad gräns.

VI. Specialmotivering.

Förslag till lag om trafikförsäkring.

Den föreslagna lagen är avsedd att ersätta såväl 1916 års bilansvarighetslag som 1929 års trafikförsäkringslag.

1. kap. Om ersättning från trafikförsäkring.

Detta kapitel innehåller de grundläggande bestämmelserna angående trafikförsäkringens ansvarighet. Om försäkringsplikt se 10 och följande §§. För att ersättning enligt 1 kap. skall utgå kräves i regel, att trafikförsäkring är gällande för det fordon, som givit upphov till skadan. Även om så icke är förhållandet, skall emellertid under vissa omständigheter ersättning utgå enligt reglerna i 1 kap. Se sålunda om trafikförsäkringsföreningens ansvarighet för skada orsakad av oförsäkrat eller okänt fordon 7 §. Att kronan är ansvarig för skada orsakad av dess egna fordon och vissa andra fordon framgår av 10 §. Om vissa utländska fordon se 11 §. Har försäkring funnits men upphört att gälla, svarar försäkringsanstalten ändock gentemot tredje man under viss tid efter det försäkringen förfallit, se 13 §.

1 §.

I bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen beskrives den skada, för vilken enligt dessa lagar skall utgå ersättning, såsom skada i följd av trafik med motorfordon.

Uttrycket »i följd av trafik med motorfordon» har i rättspraxis tolkats mycket extensivt. Exempel erbjuda följande rättsfall: NJA 1932 s. 84 (en losskopplad släpvagn rullar på grund av sin egen tyngd nedför en backe och orsakar skada); NJA 1934 s. 355 (cyklist stöter mot stillastående bils dörr, när denna öppnas av bilföraren); NJA 1938 s. 408 (eldsolycka i samband med tankning); jfr NJA 1942 s. 555 och 1946 s. 185; NJA 1942 s. 437 (avlastning av träull från stillastående gengasdriven lastbil; träullen antändes och orsakar i sin tur brand i en närliggande byggnad); NJA 1943 s. 431 II (eldsolycka inom ett garage); NJA 1946 s. 185 (sot från gengasaggregat tömmes i en träbalja intill en magasinsvägg; tolv timmar senare uppkommer brand); NJA 1946 s. 205 (några metallrör tappas på vägbanan från en släpvagn till en bil; en stund senare cyklar en person mot rören och skadas); NJA 1946 s. 462 (efter att ha skött om gengasaggregatet på sin lastbil hoppar bilföraren från flaket ned på en cyklist och skadar denne); NJA 1949 s. 195 (under reparation av en bil i ett garage gör bilen ett ryck och klämmer en person mot väggen); SvJT 1949 s. 265 (tippning av ved från stillastående bil, varvid lastflaket manövreras med hjälp av drivkraft från motorn); NJA 1950 s. 493 (busspassagerare halkar på bussens fotsteg, medan bussen står stilla vid en hållplats); NJA 1956 s. 773 (under lastning av skåpbil på gårdsplan öppnar föraren inifrån bakdörren med påföljd att annan person skadas).

Det kan knappast bestridas, att ersättning enligt bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen i praxis kommit att utdömas i fall som språkligt illa motsvara lagarnas krav på att skadan skall ha uppkommit i följd av trafik med motorfordon. I sak synes emellertid intet vara att erinra

mot att den ersättningsanordning som trafikförsäkringen utgör fått ett vidsträcktare verkningsområde än som synes framgå av lagstiftningen. I allt fall torde det vara ogörligt att återföra praxis till en tolkning som bättre överensstämmer med språkbruket. Under sådana förhållanden har det synts kommittén lämpligt att utbyta det ifrågavarande uttrycket mot ett annat, som bättre motsvarar rättstillämpningen.

Kommittén har därför föredragit att i *första stycket* av förevarande paragraf ange sättet för skadans uppkomst genom orden »i följd av motorfordons bruk i trafik». (Jfr uttrycket »luftfartygs begagnande i luftfart» i 1 § lagen den 26 maj 1922 ang. ansvarighet för skada i följd av luftfart.) Härigenom bindes ansvarigheten till bruket av fordonet. Detta är ett vidsträcktare begrepp än det hittillsvarande »trafik med» fordonet. När därefter omfattningen av tillämpningsområdet inskränkes genom orden »i trafik», blir resultatet, såsom i det följande skall påvisas, i förhållande till den gällande lagstiftningen en förskjutning i innebörden, som i vissa fall icke är betydelselös.

Det finska förslaget begagnar liksom det svenska förslaget uttrycket »bruk i trafik»; även i Finland avser man alltså att övergiva det hittillsvarande »trafik med» fordonet. Det finska förslaget innehåller emellertid därutöver en särbestämmelse av innehåll, att ersättning från försäkringen icke utgår, när fordonet för förvaring eller reparation lämnats på från trafiklederna avskild plats, såsom bilgarage eller reparationsverkstad, och därefter orsakat skada.

Det danska förslaget låter uttrycket »motordrevet køretøjs brug som køretøj» utgöra lagens ram. Detta uttryck motsvarar alltså det svenska förslagets »motorfordons bruk i trafik».

Det norska förslaget begagnar en något avvikande teknik. Trafikförsäkringen skall ersätta skada, som »voldes», d. v. s. orsakas, av motorfordon. Omedelbart göres emellertid den reservationen, att ersättning icke utgår när skadan är en följd av att fordonet brukas »til annet formål enn som kjøretøy». Därutöver stadgas beträffande de fall som avses i 5 § (skada orsakad av »parkerat» fordon) ett par speciella undantag: ersättning i dylika fall skall sålunda icke utgå, om skadan uppkom medan fordonet på försvarligt sätt var »satt ut av bruk» på ett ställe som icke är öppet för allmän trafik, ej heller till den som mot vederlag åtagit sig att reparera, ha tillsyn över eller förvara fordonet eller till hans anställda.

Under de gemensamma överläggningarna ha kommittéerna behandlat ett antal tänkta skadesituationer och i huvudsak uppnått enighet om att de skola lösas på samma sätt enligt de olika texterna. På enstaka punkter föranledas avvikelser av särbestämmelserna i de finska och norska förslagen. Kommittén skall här nedan förteckna de genomgångna fallen och lämna en redogörelse för det resultat vartill överläggningarna lett.

Det är givet att ersättning enligt förevarande lagstiftning icke skall utgå

för sådan skada som uppkommer genom att passagerare i en bil skjuter någon eller att en bil användes för en stöldturné. Det måste fordras, att själva fordonet genom sin rörelse, sin placering eller sin beskaffenhet på ett mera omedelbart sätt är orsak till skadan.

Om skada orsakats av fordonets *rörelse* på väg, gata eller annan plats som är öppen för allmänheten, skall ersättning utgå enligt förslagets regler. Detta gäller även om fordonet drages med handkraft eller rullar igång av sig självt.

Skadan behöver icke ha uppkommit genom direkt kontakt. Om en häst skrämmes av fordonets rörelse, dess ljus, buller från motorn el. dyl., skall ersättning för skadan utgå från trafikförsäkringen, likaså om ett motorfordon tränger trafikant av vägen eller genom bländning orsakar dikeskörning el. dyl. Skada genom s. k. stenskott faller också under försäkringen.

Om en bil t. ex. till följd av ojämnhet i vägbanan gör ett hopp, varvid en passagerare får ett ischias- eller ryggskottsanfall, faller skadan i och för sig under lagstiftningen. Orsakssammanhanget mellan stöten och skadan måste dock vara styrkt för att ersättning från trafikförsäkringen skall utgå.

Om en passagerare på t. ex. en motorcykel vid en krängning av fordonet slungas av detta och skadas, skall ersättning för skadan utgå enligt förslaget. Detsamma gäller, om passageraren blir skrämd och hoppar av; ofta skall dock ersättningen i dylika fall reduceras eller bortfalla på grund av den skadelidandes eget vållande.

Försäkringen blir vidare ersättningsskyldig, om trafikant skadas när han stöter emot föremål som ett motorfordon tappat på vägbanan, t. ex. del av last eller ett reservhjul eller annan fordonsdel. För att ersättning i dylika fall skall utgå bör dock krävas, att skadan uppkommit i tämligen nära anslutning till att föremålet tappats. På liknande sätt böra behandlas en del andra fall, där skadan icke inträder i omedelbar anslutning till att fordonet varit verksamt; här kan bl. a. hänvisas till ett norskt rättsfall om en bil som skadade räcket på en bro, varefter en fotgängare tretton dagar senare föll genom hålet. För en sådan skada bör försäkringen icke vara ersättningsskyldig. Detsamma gäller om skada bestående i att ett giftigt ämne, som tappas från en bil, förtäres av kreatur, vilka avlida därav.

Skadan behöver emellertid *icke vara en följd av fordonets rörelse*, för att ersättning skall utgå. Om någon skär sig på en trasig bilruta, klämmer handen i en bildörr, skadar sig vid halkning på fotsteget eller inne i en buss eller utanför fordonet skadas genom att dess dörr öppnas och stöter till honom, faller skadan under försäkringen. Det bör emellertid erinras, att om fordonet stod stilla, ersättning enligt 5 § i allmänhet utgår endast om de förutsättningar som angivas i 4 § äro uppfyllda; regelmässigt skall det alltså ha förelegat vållande av föraren eller annan vid fordonets bruk.

Ett motorfordon brukas icke i trafik, när det användes som utställnings-

föremål eller när det hissas ombord på ett fartyg. Om fordonet i sistnämnda fall ramlar ned och åstadkommer skada, skall alltså ersättning icke utgå från trafikförsäkringen. Ej heller brukas ett motorfordon i trafik, när dess motor användes som drivkraft för ett redskap av något slag, såsom tröskverk, sågklinga eller dylikt. Om en grävmaskin står stilla, medan grävskopan utför grävningsarbete, och skada uppkommer genom grävskopans rörelse, har skadan icke uppkommit i följd av motorfordonets bruk i trafik. Enligt terminologien i de danska och norska förslagen har fordonet i dessa fall icke brukats som køretøj.

Viss tvekan har försports beträffande skada som uppkommit vid lastning eller lossning av motorfordon. Kommittéerna ha dock enat sig om att rekommendera, att skada som därvid uppkommer skall anses falla under lagen — och därvid i regel ersättas enligt 5 § — om någon del av fordonet eller eljest en till fordonet hörande anordning åstadkommit skadan, såsom om en läm till lastflaket eller en på flaket anbragt lyftkran givit upphov till skadan. Därutöver skulle man kunna tänka sig att om lasten kommit i glidning — till följd av fordonets rörelse eller möjligen även på grund av felaktig lastning — ersättning för därav orsakad skada skall utgå från trafikförsäkringen.

I stort sett föreligger också enighet beträffande skada, som fordonet ger upphov till, när det befinner sig i garage eller på verkstad. Kommittéerna äro alltså ense om att skada som uppkommit i följd av färd in i garaget eller in på verkstaden eller ut därifrån faller under lagen. Om t. ex. ett gengasfordon köres in i garage och brand några timmar senare uppkommer därför att elden från gengasaggregatet kommit lös, har skadan med det svenska förslagets formulering uppkommit i följd av fordonets bruk i trafik, nämligen körningen i samband med insättandet i garaget. Vidare måste man antaga att åtgärder i omedelbar anslutning till färd, t. ex. varmkörning av motorn före färd, äro att hänföra till bruk i trafik. Eldsolycka eller kolosförgiftning som följd härav skall alltså ersättas av försäkringen, enligt 5 eller 1 §. Däremot är en på längre sikt verkande kolosförgiftning till följd av att avgasångor från motorfordon utsläppts i en lokal där ventilationsanordningarna äro otillfredsställande i allmänhet icke ersättningsgill enligt förslaget.[1]

Vad åter angår andra skador orsakade av motorfordon i garage eller på verkstad anser den svenska kommittén — i huvudsaklig överensstämmelse med de danska och finska kommittéernas uppfattning — att dessa skador i allmänhet icke böra anses omfattade av trafikförsäkringen. Fordonet bör i dessa fall icke betraktas såsom brukat i trafik. Detta gäller även om fordonet kommit i rörelse, vare sig motorn var i gång eller icke. Rättsfallet NJA 1949 s. 195 — se ovan — bör alltså icke vidare tjäna till efterföljd.

[1] Jfr NJA 1948 s. 517.

Det norska förslaget leder i denna del till i viss mån annat resultat. Har skada i garage eller inom verkstadsområde orsakats av ett fordon i rörelse — även om det blott rullas med handkraft — skall ersättning utgå från trafikförsäkringen, enligt § 1 resp. § 4 i förslaget. Ersättning utgår oavsett om skadan drabbat reparatör eller annan. Stod däremot fordonet stilla i garaget eller på verkstaden, utgår ersättning från trafikförsäkringen blott om fordonet »satts ur bruk» på ett icke försvarligt sätt; därjämte är reparatören och hans folk i detta fall uteslutna från rätt till ersättning.

Sammanfattningsvis torde beträffande förslagens innehåll i denna del kunna uttalas, att förslagen böra leda till praktiskt taget samma resultat utom beträffande skador uppkomna i garage eller på verkstad, där vissa skiljaktigheter äro att notera. Dessa äro dock icke av större betydelse.

Ett korrektiv mot att trafikförsäkringens ersättningsskyldighet sträckes för långt är för många fall den regel om jämkning av ersättningen som gives i 3 §. Om den skadelidande medverkat med vållande, kan enligt denna regel ersättningen nedsättas eller helt bortfalla. Att en vägbank eller en vägbro rasar under tyngden av en bil är således väl en skada som i och för sig berättigar väghållaren till ersättning, men genom tillämpning av jämkningsregeln i 3 § kan ersättningen i sådant fall, om raset beror på försummad väghållning, jämkas till noll på grund av vållande hos väghållaren.

Slitage på vägbanan kan enligt kommitténs mening icke medföra ansvarighet för trafikförsäkringen. Sönderkörning av väg som orsakats av att motorfordon framförts med otillåten hög vikt eller av annan liknande omständighet kan däremot i det särskilda fallet omfattas av trafikförsäkringen.

Kommittén vill i detta sammanhang slutligen anmärka, att kommittén från »Svenska försäkringsbolags atomförsäkringskommitté» — som är sysselsatt bl. a. med att klarlägga innebörden av gällande svenska lagbestämmelser och försäkringsvillkor med hänsyn till risken för skador genom reaktioner i atomkärnor (atomklyvning och atomfusion) — mottagit en skrivelse, vari sagda kommitté velat fästa uppmärksamheten på den speciella risk som uppkommer om ett motorfordon vid transport av radioaktivt ämne förolyckas med påföljd att emballaget förstöres och radioaktiv strålning släppes lös. Bilskadeutredningen anser för sin del, att frågan om ersättning för skador i följd av atomreaktioner icke lämpligen kan lösas separat för ett så relativt begränsat område som motorfordonstrafiken dock utgör. Atomreaktionsskador kunna ju uppkomma vid transport av radioaktivt ämne även med andra transportmedel såsom fartyg, järnväg, flygplan o. s. v. liksom vid lagring. Det är möjligt, att härvidlag erfordras en särskild lagstiftning, som då rimligen bör inbegripa även motorfordonstrafiken.

Liksom enligt gällande rätt förutsättes för att den föreslagna lagen skall vara tillämplig, att skada uppstått å person eller egendom. Skada genom t. ex. patentintrång eller illojal konkurrens faller sålunda utanför lagens

tillämpningsområde liksom ock skada som uteslutande består i försening av vara som befordras med motorfordon.

Genom bestämmelserna i förevarande paragraf anges ramen för den föreslagna lagen. Det förutsättes sålunda, att skada som omhandlas i lagen skall vara skada på person eller egendom i följd av bruk av motorfordon i trafik.

Att trafikförsäkringsanstalt icke är pliktig att utge ersättning enligt den föreslagna lagen för annan skada än sådan som inträffar här i riket torde vara uppenbart även om detta icke utsäges i lagen. Däremot är det icke uteslutet, att 9 § kan komma till analogisk tillämpning, så att ersättning för skada utomlands, som genom regress från en utländsk försäkringsgivare avkrävts ett svenskt trafikförsäkringsbolag enligt överenskommelse bolagen eller sammanslutningar av bolag emellan, kan av det svenska bolaget regressvis återkrävas från försäkringstagaren eller annan, endast i den mån den svenska lagen ger möjlighet därtill. Av försäkringsavtalet kan följa, att den svenska försäkringen gäller som ansvarighetsförsäkring utanför riket.

Till sist må här anmärkas att lagförslagets bestämmelser äro avsedda att vara tvingande där ej annat, såsom skett i 9 § sista stycket, utsagts. Vid tecknande av avtal om trafikförsäkring kan sålunda ej göras förbehåll som inskränker någons rätt till ersättning i vidare mån än som framgår av nämnda stadgande.

Jämlikt *andra stycket* skall ersättningen bestämmas enligt de grunder som angivas i 6 kap. strafflagen, där ej i fortsättningen i lagen annorlunda stadgas. Ersättning skall sålunda utgå enligt 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen med den begränsning till beloppet i fråga om egendomsskada som följer av 6 § i förslaget. Vid sidan av 3 § första st. samt 4 § andra st. i förslaget finns icke något utrymme för tillämpning av 6 kap. 1 § andra punkten strafflagen.

Av andra stycket följer vidare att ersättning från trafikförsäkringen skall utgå ej blott för ekonomisk utan även för icke ekonomisk skada, i den mån detta följer av bestämmelserna i 6 kap. strafflagen, samt att ersättning till efterlevande efter den som blivit dödad skall utgå i enlighet med vad som stadgas i 6 kap. 4 § strafflagen. Huruvida jämkning enligt 3 § eller 4 § andra st. i lagförslaget skall ske är att pröva med avseende å den dödades beteende.

2 §.

Innehållet i denna paragraf har behandlats ovan s. 44 ff.

Vad i första stycket sägs om förare skall, om han blir dödad vid skadetillfället, gälla även hans efterlevande, i den mån deras rätt till ersättning skulle grundas på hans frånfälle.

Enligt andra stycket utgår i regel icke ersättning för egendom, som tillhör fordonets ägare eller brukare. Vad med brukare förstås framgår av 19 § andra st. Finnes sådan brukare till fordonet som där sägs, får varken ägaren eller brukaren ersättning för egendomsskada ur trafikförsäkringen.

Ersättning skall emellertid utgivas för kläder, andra personliga bruksföremål och handbagage, tillhöriga någon som färdas i fordonet utan att föra detta, om skadan uppkommit i samband med personskada eller skada på fordonet. Egendomen skall således tillhöra passagerare i fordonet; ersättning utgår t. ex. icke för tvättkläder som någon sänder med en buss utan att själv medfölja bussen. Med personliga bruksföremål avses sådana ting som klocka, glasögon o. dyl. Kommittén har diskuterat, om här icke borde införas någon värdebegränsning, motsvarande exempelvis den som förekommer i järnvägstrafikstadgan. Det kunde föreskrivas att egendomen skulle vara av ordinär beskaffenhet el. dyl. Enighet härom har dock icke kunnat uppnås med grannländernas kommittéer. Betingelsen att även person eller fordonet skall ha skadats för att ersättning skall utgå har medtagits, för att försäkringsbolagen skola kunna avvisa krav på ersättning för oljefläckar, kläder som påstås ha sönderrivits på någon utskjutande del av bilen och andra dylika krav på ersättning för skador som lätteligen i själva verket kunna ha uppkommit på annat sätt än genom bruk av motorfordon.

3 §.

Angående detta lagrum hänvisas till framställningen ovan s. 55 ff.

Av *första stycket* framgår till en början, att om den skadelidandes vållande bedömes som allenast ringa — beträffande vilket uttryck praxis vid tillämpningen av motsvarande uttryck i trafikbrottslagen torde kunna ge viss ledning — full ersättning skall utgå, och detta gäller, även om icke något vållande eller om endast ringa vållande ligger motorfordonets sida till last. Anses denna gräns överskriden, torde man få göra en avvägning mellan å ena sidan den skadelidandes bevisliga medvållande och å andra sidan alla de övriga faktorer, som möjligen kunna ha medverkat till olyckan, såsom att fordonet kan ha förts felaktigt, att bristfällighet å fordonet kan ha medverkat samt att även andra omständigheter, som ej kunna läggas den skadelidande till last, t. ex. tredje mans vållande, kunna ha spelat in. Understundom torde därvid alla dessa den skadelidande ovidkommande faktorer — främst då givetvis vållande på motorfordonsförarens sida — framstå såsom så övervägande vid jämförelse med den skadelidandes vållande att någon jämkning i denne tillkommande skadestånd skäligen icke bör ske. Om det å andra sidan framgår av utredningen att olyckan i allt väsentligt måste tillskrivas den skadelidande själv, kan resultatet — såsom enligt gällande rätt — bli, att skadeståndet jämkas till noll. Mellan dessa båda ytterlighetsfall bör en gradering ske alltefter omständigheterna i det särskilda fallet i huvudsaklig överensstämmelse med gällande rätt.

Att hänsyn tages även till motorfordonsförarens vållande och motorfordonets körsätt i övrigt finner kommitténs majoritet — i likhet med de övriga nordiska kommittéerna — naturligt. Det är lika litet här som i de fall som regleras genom 4 § rimligt att alltför mycket avlägsna sig från det hit-

tillsvarande betraktelsesättet, att en avvägning skall ske mellan motorfordonsägarens ansvarighetsförsäkring och den skadelidande.

Kommittéerna ha diskuterat huruvida bland de faktorer som skola påverka jämkningsfrågans avgörande skall medtagas skadans art men stannat för att icke medtaga detta kriterium. I regel saknas det anledning att härvidlag göra skillnad mellan skada av olika slag, t. ex. personskada och sakskada.

Har någon dödats genom bruk av motorfordon i trafik, blir vid tillämpningen av 3 § de efterlevandes rätt till ersättning beroende av den dödades beteende.

Bestämmelsen i första stycket är avfattad med tanke på det fallet, att det är endast ett motorfordon som orsakat skadan. Den bör emellertid tillämpas på motsvarande sätt när de skadande fordonen äro flera. Därvid är att iakttaga, att ersättningarna från de olika försäkringarna icke få kumuleras så att nedsättning som avses skola ske enligt paragrafen elimineras. (Jfr s. 67).

Enligt *andra stycket* inskränkes det skydd, som fordonets försäkring erbjuder fordonets passagerare, i vissa fall där han icke hade bort medfölja fordonet. Att passageraren »måst inse», att fordonet begagnades på angivet förbjudet sätt, innebär principiellt krav på insikt, även om fordringarna på bevisningen något eftergivits; det räcker således icke med oaktsamhet. Såsom redan ovan (s. 60) framhållits har gällande lags uttryck »brukas olovligen» ersatts med »åtkommits olovligen»; härigenom uppställes alltså ett krav på att besittningskränkning skall föreligga. I vad gäller färd med fordon som användes för brott har föreskrivits, att brottet skall vara icke ringa. Det medges att detta uttryck är tämligen obestämt, men avsikten har varit att få någon motsvarighet till den kvalifikation som ligger i de danska och norska förslagens »forbrydelse» (»forbrytelse»), också detta ett tämligen obestämt begrepp. Enligt kommitténs mening bör gränsen dragas ungefärligen så, att ersättningen icke skall bortfalla eller jämkas, om brottet var av så lindrig beskaffenhet, att påföljden i det särskilda fallet skulle ha blivit endast böter.

Bestämmelsen i andra stycket avser — liksom stadgandet i första stycket — såväl person- som egendomsskada.

Den reglering av frågan om jämkning på grund av vållande hos den skadelidande som gives i 3 § av lagförslaget avser icke att vara uttömmande. Lagrummet är till en början icke tillämpligt på fall av kollision mellan motorfordon och vissa andra kollisionsfall; dessa regleras i 4 § andra st. Men även utanför lagförslaget förekomma regler som kunna föranleda jämkning av ersättningen. Att genomgå alla i sådant avseende ifrågakommande regler och taga ställning till frågan i vad mån de böra öva inflytande på ersättning från trafikförsäkringen har kommittén funnit vara en uppgift

som skulle spränga ramen för dess arbete. Icke heller i trafikförsäkringslagen och bilansvarighetslagen regleras frågan om jämkning fullständigt.

Det har sålunda icke synts kommittén påkallat att föreslå någon regel för det föga praktiska fallet, att motorfordon gör skada å luftfartyg under sådana förhållanden att det kan komma i fråga att jämka ersättningen på grund av det objektiva ansvar som åligger luftfartygets ägare enligt lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.[1]

Icke heller har kommittén till reglering upptagit det mera praktiska fallet, att motorfordon påkör och skadar hund. Huruvida hundägare skall vidkännas jämkning på grund av det utsträckta skadeståndsansvar som åligger honom enligt lagen den 30 juni 1943 om tillsyn över hundar är en fråga som i första hand tillhör tolkningen av nämnda lag.[2]

Kommittén har ej heller funnit sig böra, i vidare mån än som framgår av 4 §, taga ställning till frågan om eller i vilken omfattning med vållande av den skadelidande själv skall likställas vållande av annan, t. ex. en av honom anställd. I ett rättsfall, NJA 1955 s. 102, där bil skadat hästskjuts som fördes icke av sin ägare utan av annan för hans räkning, har högsta domstolen jämkat det skadestånd som eljest skulle tillkomma hästskjutsens ägare, under åberopande av att hästskjutsen framförts ovarsamt. Det framgår emellertid, att avseende i målet fästes vid att skadeståndsyrkandet gällde egendomsskada och ej personskada. Enligt kommitténs förmenande har frågan om jämkning av skadestånd med hänsyn till anställds medverkan sådan räckvidd, att det icke är lämpligt att söka lösa spörsmålet i samband med den nu föreslagna lagstiftningen, som endast avser skada orsakad av motorfordon.

I detta sammanhang bör uppmärksamhet ägnas åt frågan om förslagets inverkan på *rätt till skadestånd* åt motorfordons ägare, förare av motorfordon m. fl., när skadan vållats av cyklist, fotgängare o. s. v.

Att ägare och förare samt i viss utsträckning även brukare enligt bilansvarighetslagen ha ett i förhållande till den allmänna skadeståndsrätten utvidgat skadeståndsansvar har i rättspraxis ansetts böra medföra, att deras skadeståndsrätt i motsvarande mån förringas. Om skada uppstår i följd av trafik med bil och det icke av omständigheterna framgår att skadan varken vållats av föraren eller orsakats av bristfällighet hos bilen, är sålunda ägaren icke blott skadeståndsskyldig enligt bilansvarighetslagen i den mån skadan drabbat annan utan anses därtill i motsvarande grad ansvarig för den skada han själv må ha lidit genom händelsen. Han är därför skyldig att vidkännas jämkning av det skadestånd han enligt allmänna

[1] Jfr NJA 1937 s. 624.

[2] Se rättsfallen i SvJT 1949 s. 263 och NJA 1951 s. 550 (hovrättens dom), jfr också NJA 1947 s. 594 samt SvJT 1953 rf s. 8.

regler har rätt att kräva av någon som visas ha vållat skadan. En bilägare anses sålunda icke berättigad till fullt skadestånd av en fotgängare som vållat skada å bilen eller kroppsskada å bilägaren om det förblir outrett huruvida icke även föraren var vållande till skadan eller om bristfällighet hos bilen bidrog till skadans uppkomst, såvida icke fotgängarens vållande skulle vara så övervägande att det anses helt böra upphäva bilägarens ansvar. På motsvarande sätt bedömes en förares skadeståndsanspråk, när av omständigheterna ej framgår att han icke var vållande till skadan.

Denna ståndpunkt har i praxis intagits även där den mot vilken en bilägares skadeståndsanspråk riktas icke var en trafikant. Det har sålunda förekommit, att när en bil skadats på grund av underlåten sandning som lagts väghållaren till last såsom vållande, skadeståndet jämkats emedan det icke blivit styrkt att föraren var fri från vållande.[1]

Rättsläget i grannländerna i detta hänseende är oklart.

Den danska kommittén uttalar, att gällande dansk lags regel om motorfordonsägarens ansvarighet för skada som orsakas av fordonet icke kan antagas leda till att hans rätt till skadestånd av t. ex. cyklist eller fotgängare nedsättes eller bortfaller för det fall att motorfordonsägaren icke lyckas visa att vållande ej föreligger å motorfordonets sida. Något klart uttalande av högsta instans i dessa frågor föreligger icke.[2]

I Finland har däremot gjorts gällande, att ägaren av motorfordon måhända får finna sig i att hans rätt till ersättning av cyklist, fotgängare o. s. v. jämkas med hänsyn till styrkt vållande av föraren, medan däremot enbart presumerat vållande icke skulle ha sådan effekt. Emellertid kunde nog fall tänkas uppkomma, när icke ens styrkt vållande av föraren borde inverka på ersättningens storlek. Något avgörande i rättspraxis finns icke till stöd för vare sig den ena eller andra meningen.

Vad slutligen angår Norge föreligga några mot varandra stridande domar av underinstanser, däremot icke något avgörande av högsta instans. Av många anses nog den uppfattningen ha bäst fog för sig, att ansvarsfördelningsregeln i motorvognlovens § 30 skall gälla icke blott med avseende å skada, som i följd av motorfordons bruk tillfogats cyklist, fotgängare o. s. v. utan även beträffande skada som cyklisten, fotgängaren o. s. v. vållar å motorfordonet. Detta skulle i huvudsak innebära att motorfordonsägaren kan erhålla ersättning av cyklisten, fotgängaren o. s. v. endast om denne gjort sig skyldig till grov oaktsamhet och att, om även föraren av motorfordonet visat vårdslöshet, rätten jämkar skadeståndet efter vad som finnes skäligt.

Enligt kommitténs mening kan det ifrågasättas, huruvida den praxis de svenska domstolarna tillämpa i ifrågavarande avseende är i allo lycklig till sina resultat. Av det förhållandet att de som lida skada genom trafik med

[1] Se NJA 1953 s. 144.
[2] Jfr emellertid noten till UfR 1951 s. 972 (H).

motorfordon böra erhålla ersättning i större utsträckning än enligt allmänna skadeståndsregler följer icke oomtvistligt, att motorfordonsägare och andra böra gå miste om det skadestånd de skulle ha enligt dessa regler. Till försvar för praxis kan bl. a. anföras, att det är i och för sig önskvärt att skydda fotgängare, cyklister o. s. v. ej blott mot skador som åsamkas dem av motorfordon utan även mot att ådraga sig skadeståndsskyldighet i förhållande till motorfordonsägare och förare av motorfordon. Det är emellertid att märka, att skyddet i sistnämnda hänseende vinnes, icke på försäkringsrättslig väg genom att upptaga avgifter av motorfordonsägarna i gemen, utan genom att reducera den skadeståndsrätt som enligt allmänna regler tillkommer den enskilde motorfordonsägaren eller motorfordonsföraren.

Genom kommitténs förslag att utsträcka trafikförsäkringens ansvarighet till att, enligt huvudregeln, omfatta även rent kasuell skada kommer frågan om motorfordonsägares och med dem jämställdas skadeståndsrätt i nytt läge. Kommittén har, av skäl som anförts i det föregående (s. 52 ff), icke velat göra dessa personer skadeståndsansvariga i samma utsträckning som trafikförsäkringen är ersättningsskyldig utan i stället föreslagit, att den s. k. bilansvarigheten avskaffas och att personligt skadeståndsansvar inträder endast i den mån detta följer av allmänna skadeståndsregler (se dock 8 §). Ännu mindre motiverat skulle det emellertid vara att, när det gäller t. ex. en motorfordonsägares rätt till skadestånd, räkna med ett ansvar för honom omfattande rent kasuell skada. Detta skulle nämligen medföra att motorfordonsägare praktiskt taget aldrig skulle få fullt skadestånd med anledning av sådan skada som vore att betrakta såsom skada i följd av bruk av hans fordon. Emedan motorfordonsägarna enligt förslaget bli skadeståndsskyldiga endast enligt allmänna skadeståndsregler, inträder emellertid icke denna konsekvens. I stället kommer jämkning av deras skadestånd att äga rum blott i den mån allmänna skadeståndsregler föranleda därtill.

Att allmänna skadeståndsregler bli bestämmande för i vilken utsträckning jämkning skall ske av skadestånd som tillkommer en motorfordonsägare innebär till en början, att han blir skyldig att vidkännas jämkning på grund av eget vållande. Detsamma gäller skadestånd tillkommande fordonets förare eller passagerare. Kommittén anser sig vidare kunna utgå från att motorfordonsägare som lidit egendomsskada får vidkännas jämkning även på grund av styrkt vållande av en av honom anlitad förare. Ett stöd härför finner kommittén i högsta domstolens avgörande i det nyssnämnda rättsfallet NJA 1955 s. 102. I förslagets 4 § andra st. har f. ö. för liknande fall sådan s. k. passiv identifikation lagfästs. Möjligen bör ägare få vidkännas jämkning också på grund av vållande som ligger passagerare i fordonet till last. Huruvida passiv identifikation må ske även vid personskada är tveksamt. Att i förevarande sammanhang lagstiftningsvägen taga

ståndpunkt till dessa till den allmänna skadeståndsrätten hörande frågor torde emellertid icke vara lämpligt. Det bör observeras, att spörsmålet i detta sammanhang har begränsad betydelse. Ty emedan en ägare, som låtit en annan person föra sitt fordon, har rätt till ersättning från fordonets trafikförsäkring för personskada, reduceras frågan om jämkning av skadeståndet i sådana fall i praktiken till en fråga i vad mån försäkringsanstalten skall äga från den skadeståndsskyldige återkräva vad den utgivit.

Emedan passagerare, som icke är ägare till fordonet, har rätt till ersättning från fordonets trafikförsäkring, kommer även beträffande honom frågan om identifikation realiter att bli en fråga om försäkringsanstaltens regressrätt mot den skadeståndsskyldige. Förare åter har icke rätt till ersättning från fordonets trafikförsäkring, men för hans del uppkommer å andra sidan ej fråga om identifikation i vidare mån än att fråga kan uppstå om jämkning på grund av passagerares vållande.

Såsom framgår av det sagda kommer, även om bilansvarigheten i enlighet med kommitténs förslag avskaffas, vållande å motorfordonets sida att i stor utsträckning reducera den skadeståndsskyldighet som någon må ådraga sig gentemot fordonets ägare, förare eller passagerare. Det är också anledning att erinra om de stränga krav som ställas på aktsamhet vid förande av motorfordon. När ett sådant fordon påkört en fotgängare eller en cyklist, lägges i praxis oftast hela eller övervägande skulden på motorfordonets sida. Den förändring i förhållande till nuvarande praxis, som förslaget innebär i nu förevarande avseende, torde därför i praktiken, vad egentliga trafikolyckor beträffar, i allmänhet icke komma att betyda mycket. Annorlunda förhåller det sig möjligen i fall när motorfordon skadas till följd av bristfälliga väganordningar eller vållande av väghållningspersonal.

4 §.

Bestämmelserna i detta lagrum ha behandlats ovan s. 61 ff.

Paragrafen avser icke blott kollision i egentlig mening utan även exempelvis sådana fall som att en bil tränger en annan bil från vägbanan eller genom s. k. stenskott skadar den andra bilen. Ehuru det icke är uttryckligen utsagt är 4 § begränsad till sådan kollisionsskada som är en följd av bruk i trafik. Att skadan skall ha uppkommit i trafik bildar den yttre ramen för lagen (se ovan s. 81).

Paragrafen är icke tillämplig å skada på person eller egendom som befinner sig utanför de inblandade motorfordonen. Uppgörelsen mellan fordonens försäkringar skall dock även i detta fall ske med tillämpning av reglerna i 4 §; se nedan s. 119.

Vad lagen förstår med motorfordon anges i 17 §. Såsom vid sagda paragraf anföres, föreslås att från lagens tillämpning åtminstone tills vidare skola undantagas bl. a. mopeder, traktorer som icke äro försedda med gum-

mihjul samt motorredskap. Av 17 § andra st. andra punkten framgår emellertid, att 4 § det oaktat skall tillämpas beträffande skada som motorfordon gör å traktor eller motorredskap eller person eller egendom som befordras därmed. Däremot skall vad i 1 och 3 §§ föreskrives gälla, när motorfordon skadar mopedförare eller hans moped. Vad nu sagts gäller även om skadan uppkommit på enskilt område, såsom verkstadsområde el. dyl. Icke sällan torde dock därvid förhållandena vara sådana, att skadan icke kan anses ha uppkommit till följd av motorfordons bruk i trafik.

De felhandlingar som enligt första stycket skola medföra ersättningsansvar ha i förslaget bestämts så, att fordonet skall ha förts, ställts eller på annat sätt brukats i strid mot gällande trafikregler. Ovan s. 63 har angivits, att brott mot vänsterregeln (47 § 1 mom. andra st. vägtrafikförordningen), även om det ägt rum i nödsituation, t. ex. för att rädda liv, är en sådan handling, som medför ersättningsansvar för trafikförsäkringen enligt 4 §. Enligt 45 § 6 mom. och 47 § 5 mom. vägtrafikförordningen får emellertid fordon som användes i väghållningsarbete föras på sätt som med hänsyn till arbetet finnes nödigt, och vid möte med sådant fordon skall förfaras på sätt som med hänsyn till fordonens plats på vägen finnes lämpligt. Förare av fordon som användes i väghållningsarbete handlar sålunda icke i strid med någon trafikregel genom att fordonet när arbetet så kräver föres på högra delen av vägen och håller till höger vid möte.

Det danska förslaget innehåller i andra stycket ett förklarande tillägg, uttryckt på följande sätt: »således at der alene hæftes for dette beløb». Anledningen härtill har närmast varit att man i fråga om skada å egendom som transporteras med ett av de kolliderande fordonen befarat att utan detta tillägg domstolarna skulle anse, att transportören och det andra fordonets försäkring vore solidariskt ansvariga för *hela* skadan gentemot den skadelidande, oavsett ansvarsfördelningen mellan de olika sidorna. Detta har man genom det föreslagna tillägget velat undvika. Därvid har man emellertid gått till motsatt ytterlighet och helt upphävt den solidariska ansvarigheten, när två eller flera försäkringsbolag häfta för skada som avses i 4 §. Enligt det svenska förslaget däremot består det solidariska ansvaret så långt varje försäkrings ansvarighet räcker. Om t. ex. en passagerare i en bil skadats vid kollision med annan bil under förhållanden som medföra att varje sida skall bära halva ansvarigheten, och skadan uppgår till 10 000 kr., äro de båda försäkringarna gentemot passageraren solidariskt ansvariga för 5 000 kr., varjämte försäkringen för den bil vari han färdades därutöver svarar ensam för 5 000 kr. — Det norska förslaget torde i denna del, trots sin med det danska snarlika utformning, tolkas på samma sätt som det svenska. — Se även s. 67.

I 4 § har icke upptagits någon motsvarighet till 3 § andra st. Blir en passagerare i en stulen bil skadad av en annan bil, medför detta i och för sig icke, att hans rätt till ersättning från den andra bilens trafikförsäkring bort-

faller eller kan jämkas. Detta skulle vara att driva de synpunkter som föranlett bestämmelsen i 3 § andra st. för långt.

5 §.

Det har, såsom framhållits s. 36, synts kommittén tydligt, att undantag från huvudregeln om trafikförsäkringens ansvarighet även för rent kasuell skada i viss utsträckning bör göras beträffande fall där fordonet stod stilla.

Regeln i 5 § går ut på att i allmänhet de i 4 § första st. givna reglerna för ersättningsskyldighetens begränsning skola gälla även när ett stillastående fordon givit upphov till skada som icke åsyftas i 4 §; endast när skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, skall ersättningen utgå enligt regeln i 1 §, d. v s. oberoende av vållande.

Kravet att fordonet skall ha stått stilla innebär, att om fordonet, av vilken orsak det vara må, kommit i rörelse och därunder gör skada, ersättning skall utgå enligt 1 §.

Beträffande 5 § likaväl som i fråga om 4 § utgör »bruk i trafik» den yttre ramen för regelns tillämplighet. Såsom framgår av vad som anförts ovan s. 78 f i anslutning till 1 § lärer det oftare beträffande stillastående fordon än i vad gäller fordon i rörelse komma i fråga att anse lagen icke tillämplig, emedan skadan icke är en följd av fordonets bruk i trafik. Kommittén erinrar om vad som vid 1 § framhållits beträffande fordon stående i garage och på verkstad.

Att ersättningsskyldigheten skall vara begränsad till de förutsättningar som angivas i 4 § innebär att det kräves vållande av ägare, brukare, förare eller passagerare, bristfällighet hos fordonet eller ock att detta eljest förts, ställts eller på annat sätt brukats i strid mot gällande trafikregler. Enär trafikregler icke gälla annorstädes än på vägar och andra trafikleder (38 § vägtrafikförordningen), blir tillämpningsområdet för sistnämnda ansvarsgrund i motsvarande mån begränsat.

Skada som orsakats av stillastående fordon — bortsett från skada å motorfordon, järnvägståg o. s. v. — skall emellertid ersättas oberoende av vållande, när skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas. Stadgandet har närmast till förebild haft en i dansk rättspraxis utbildad regel, att som »kørselsuheld» när fordonet stått stilla betraktas endast skada uppkommen »i umiddelbar tilknytning til kørslen».

En grund till att stadga ansvar för kasuell skada i fall där skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas har synts vara, att handlande under sådana förhållanden ofta är förenat med viss brådska och därmed ökad skaderisk. Ett typiskt exempel är busspassagerares avstigning vid hållplats (jfr NJA 1950 s. 493).

Ehuru orden »i anslutning till» framhäva tanken att det är tidsförhållandena som äro avgörande för om det vidsträcktare eller det mera begränsade

ansvaret skall inträda, utesluter formuleringen icke att hänsyn tages till om den avslutade eller tilltänkta rörelsen med fordonet varit av betydelse för skadans uppkomst eller icke.

Eftersom paragrafen är tillämplig blott på sådana skador, som icke åsyftas i 4 §, har det ansetts självfallet, att 3 § är tillämplig i fråga om den skadelidandes eget vållande, oavsett om försäkringens ansvarighet för det stillastående fordonet är utsträckt till kasuell skada eller så icke är fallet. Att meddela en uttrycklig regel härom skulle snarast bli missvisande.

6 §.

Kommittén har s. 37 ff redogjort för de synpunkter som ligga till grund för denna paragraf.

Paragrafen motsvaras delvis av 11, 15 och 17 §§ trafikförsäkringslagen.

Bestämmelsen i första stycket sista punkten har ingen motsvarighet i gällande lag. Ett exempel skall visa, hur föreskriften är avsedd att tillämpas. Två personer, A och B, ha lidit skada å egendom till följd av ett och samma motorfordons bruk, vardera till ett belopp av 60 000 kr. B:s skada är dock till 20 000 kr. täckt av skadeförsäkring, varför endast en skada av 40 000 kr. återstår att täcka för hans vidkommande. I det från trafikförsäkringen utgående ersättningsbeloppet 50 000 kr. skola skadorna då konkurrera, A:s skada med 6/10 av 50 000 och B:s skada med 4/10 av 50 000. A erhåller sålunda 30 000 kr. och B 20 000 kr. från trafikförsäkringen.

Andra stycket har med allenast obetydlig jämkning hämtats från 15 § trafikförsäkringslagen. De danska och norska förslagen avvika på denna punkt något från det svenska. Om skadan orsakats av okänt motorfordon, har den skadelidande bevarat sin rätt, därest han inom fristen anmält sitt krav hos trafikförsäkringsföreningen. Detta framgår av 20 § och gäller även om fordonet sedermera visar sig tillhöra staten.

Tredje stycket avser att i förkortad form återge det huvudsakliga innehållet i 17 § trafikförsäkringslagen. De danska och norska förslagen äro på denna punkt ännu mera kortfattade. Det finska förslaget, som icke upptager några försäkringsmaxima för vare sig person- eller egendomsskada, innehåller en motsvarande bestämmelse i 7 §, som behandlar ägares, förares och passagerares personliga skadeståndsskyldighet.

7 §.

Beträffande innehållet i denna paragraf hänvisas till framställningen ovan s. 69 ff.

Bestämmelsen i andra stycket sista punkten är tillämplig även gentemot staten, om det befinnes att ett tidigare okänt fordon, som orsakat skada, tillhör staten; jfr 20 §.

2 kap. Om skadeståndsskyldigheten m. m.

8 §.

Kommittén har ovan s. 49 ff redogjort för de överväganden som ligga till grund för bestämmelserna i förevarande paragraf.

Denna avser endast sådan skada som ersättes enligt 1 kap. Av lagrummet kan alltså intet slutas beträffande exempelvis motorfordonsägares eller förares skadeståndsansvar med avseende å transporterat gods eller förarens ansvar för skada å fordonet.

För att domar i mål, vari förts skadeståndstalan mot t. ex. en förare av motorfordon, skola kunna läggas till grund för trafikförsäkringsanstalternas skadereglering, bör såsom framhållits ovan s. 53 jämkning av skadeståndet ske efter samma regler som jämkning av ersättningen från trafikförsäkringen. Ett härav föranlett stadgande har intagits i *första stycket* av förevarande paragraf.

Från nu angiven synpunkt vore det icke nödvändigt att ge stadgandet tillämpning med avseende å belopp överstigande försäkringssumman. Då det emellertid skulle bli invecklat att ha skilda regler under och över maximum, har stadgandet erhållit generell tillämplighet på skada som ersättes enligt 1 kap. Försäkringsmaximum har emellertid i förslaget stadgats endast beträffande egendomsskada.

I allmänhet äro förslagets medverkansregler förmånligare för den skadelidande än den allmänna skadeståndsrättens motsvarande regler. Det bör dock anmärkas, att detta sällan eller aldrig behöver medföra, att den skadeståndsskyldige nödgas utge mera än enligt allmänna skadeståndsregler. Ty beträffande belopp som täckes av försäkringen är han utsatt för regress från försäkringens sida endast under snäva förutsättningar, och i fråga om belopp som faller utanför försäkringsmaximum är han skadeståndsskyldig endast om han vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst.

Undantagsvis råder dock motsatt förhållande. Enligt 4 § andra st. »identifieras» sålunda i ersättningshänseende t. ex. en förare, som lidit skada, med passagerare i samma fordon, på det sättet att passagerarens culpösa medverkan till olyckan leder till jämkning av förarens rätt till ersättning från det andra fordonets trafikförsäkring. På motsvarande sätt identifieras lastägare med passagerare i fordonet. Trots detta skall — såsom framgår av 8 § — varken föraren eller lastägaren i regel ha rätt att kräva skadestånd utöver försäkringsersättningen.

Till bemötande av invändningar mot förslagets ståndpunkt i detta hänseende må anföras, att förslaget i fråga om försäkringsersättning och skadestånd bör betraktas som en enhet. På det hela taget ger trafikförsäkringen de skadelidande en långt gynnsammare ställning än vad som skulle vara fallet om vanliga skadeståndsregler utan obligatorisk försäkring skulle gälla. Detta har varit ett huvudmotiv till att skadestånd utöver försäkringsmaximum i regel icke ansetts böra komma i fråga. Av detta betraktelsesätt

följer också, att i de fall där någon mindre avvikelse till de skadelidandes nackdel inom försäkringsmaximum ansetts påkallad, denna icke bör kompenseras genom ett skadestånd.

Genom uppräkningen »ägare, brukare, förare och passagerare» inbegripas i personkretsen praktiskt taget alla som rättsligt eller faktiskt bestämma över fordonet eller använda det. Samma person kan ingå i kretsen i flera egenskaper t. ex. både som ägare och som förare. Vad med brukare förstås anges i 19 § andra st.; se nedan s. 113.

Den i *andra stycket* stadgade begränsningen av skadeståndsskyldigheten gäller endast egendomsskada och avser belopp överstigande det i 6 § första st. angivna maximum av 50 000 kr. för varje fordon som orsakat skada. Begränsningen gäller endast till förmån för personer tillhörande den i första stycket angivna kretsen.

Begränsningen gäller emellertid icke för den som vållat skadan uppsåtligen, och för den som vållat skadan genom ett beteende, som i förslaget karakteriserats som »hänsynslöst», är skadeståndsskyldigheten endast så till vida begränsad som skadeståndet må nedsättas, om det eljest skulle bli oskäligt betungande.

Uttrycket »hänsynslöst» har föredragits framför det eljest ifrågakommande uttrycket »genom grov vårdslöshet», därför att detta senare uttryck hos oss har en innebörd, som icke oväsentligt avviker från vad som förstås med uttryckets närmaste motsvarigheter i Danmark och Norge (grov uagtsomhed respektive grov aktløyse). Även om det svenska uttrycket grov vårdslöshet icke tolkas lika på alla rättsområden, lärer i allmänhet krävas större vårdslöshet för att ett vållande skall bli att hänföra till grov vårdslöshet i Sverige än som kräves för att beteendet skall bli att betrakta som grov uagtsomhed i Danmark respektive grov aktløyse i Norge. För rättslikhetens skull har man därför velat välja ett uttryck med en något mera konkret innebörd.

De danska, norska och svenska kommittéerna ha slutligen enat sig om det från danskt håll föreslagna uttrycket »hänsynslöst». I detta uttryck ligger ett krav på medvetet åsidosättande av den hänsyn man är skyldig andra,[1] medan däremot en handling, som är ett utslag av ett ögonblicks obetänksamhet, icke omfattas av uttrycket ens om den skulle innebära ett grovt brott mot trafikreglerna. Att köra med alltför stark fart på en livligt trafikerad väg kan vara att bedöma såsom ett vållande av det slag som avses, likaså att köra nattetid med ena lyktan släckt utan att iakttaga särskild försiktighet.

Det finska förslaget använder däremot uttrycket grovt vållande.

Det må framhållas, att skadeståndsskyldighet i fall som i andra stycket avses föreligger endast för den som själv vållat skadan på sätt där anges.

[1] Jfr NJA 1955 s. 418.

En bilägare kan således icke åläggas obegränsad skadeståndsskyldighet, därför att hans chaufför vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst.

Bestämmelsen i *tredje stycket* erfordras, för att icke reglerna i 6 § andra st. skola kunna sättas ur spelet på en omväg, nämligen genom att den skadelidande vänder sig med skadeståndsanspråk mot en skadeståndsskyldig och denne i sin ordning åberopar trafikförsäkringen såsom ansvarighetsförsäkring.

Enligt *sista stycket* skall trafikförsäkringen i förhållande till fordonets ägare, brukare, förare och passagerare tjäna som ansvarighetsförsäkring. Detta innebär, att om den skadelidande av någon anledning föredrager att vända sig mot den vållande ägaren o. s. v., i stället för mot trafikförsäkringen, anstalten i förhållande till den skadeståndsskyldige har att täcka hans ansvarighet så långt försäkringen förslår därtill.

Att trafikförsäkringen gör tjänst som ansvarighetsförsäkring för ifrågavarande personer medför vidare, såsom framgår av 1 § försäkringsavtalslagen, att bestämmelserna i 91—96 §§ nämnda lag bli tillämpliga på förhållandet mellan försäkringsanstalten och dessa personer i den mån icke lagförslaget föranleder avvikelse därifrån.

9 §.

Denna paragraf handlar om trafikförsäkringsanstalts rätt att från det försäkrade fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare återkräva vad anstalten utgivit såsom ersättning enligt den föreslagna lagen.

För närvarande utövar trafikförsäkringsanstalt en tämligen begränsad regressrätt mot ägare, brukare eller förare av motorfordonet. I försäkringsavtalen plägar intagas, att bolaget äger av försäkringstagaren, d. v. s. ägaren, söka åter vad det utgivit till den skadelidande, om försäkringstagaren uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat skadan eller om skadan inträffat under vissa förhållanden, bland vilka främst märkes att fordonet av försäkringstagaren eller med hans vetskap eller medgivande förts utan giltigt körkort eller under omständigheter som göra körningen till rattfylleri eller det lindrigare onykterhetsbrottet i lagen om straff för vissa trafikbrott. I försäkringstagarens rätt mot annan än ägaren inträder försäkringsbolaget, enligt de vanliga försäkringsvillkoren, där denne framkallat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet, grov eller icke, eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är vållande till skadan eller ej. Sådan regressrätt gäller dock icke mot föraren, såvida ej denne framkallat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller gjort sig skyldig till rattfylleri eller annan onykterhet som är straffbar enligt nyssnämnda lag eller handlat i brottslig avsikt eller begagnat fordonet utan lov.

I koncessionsvillkoren för trafikförsäkringsbolagen ålägges dessa att, där ej särskilda skäl föranleda till annat, av den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet söka åter vad bolaget i sådant hänseende fått utgiva i skadestånd.

Regressrätt kan vidare föreligga på grund av speciella omständigheter som röra avtalsförhållandet mellan försäkringstagaren (motorfordonsägaren) och försäkringsgivaren (försäkringsanstalten). I försäkringsavtalslagen angivas vissa förhållanden som medföra att försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot försäkringstagaren, t. ex. att denne vid avtalets ingående vilselett försäkringsgivaren i ett väsentligt avseende. Förhandenvaron av sådan omständighet kan medföra regressrätt för trafikförsäkringsanstalt, emedan i 20 § trafikförsäkringslagen stadgas att, i den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot försäkringstagaren, försäkringsgivaren äger att, för vad han på grund av försäkringen utgivit till den skadelidande, inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren. Bestämmelsen i 20 § trafikförsäkringslagen medför också, att försäkringsanstalt kan äga regressrätt mot en motorfordonsägare på grund av försummad premiebetalning. Enligt 18 § trafikförsäkringslagen är nämligen försäkringsanstalten trots avtalets upphörande ansvarig gentemot den skadelidande under en frist av trettio dagar från det försäkringsavtalet anmälts ha upphört, på grund av uppsägning eller eljest. För vad försäkringsanstalten på grund av försäkringen utgivit såsom ersättning för skada som inträffat under denna frist har anstalten regressrätt mot motorfordonsägaren.

Slutligen är att märka, att motorfordonsägare i försäkringsavtalet kan åtaga sig självrisk. I den mån han gör detta, har försäkringsanstalten regressrätt mot honom för vad den utgivit såsom ersättning.

För premierna är den regressrätt som sålunda i vissa fall tillkommer försäkringsbolagen utan nämnvärd betydelse.

Enligt kommitténs uppfattning bör, såsom utvecklats ovan (s. 54 f), regressrätt mot ett trafikförsäkrat motorfordons ägare, brukare, förare och passagerare i regel vara utesluten. Trafikförsäkringen bör såsom ansvarighetsförsäkring skydda dessa mot skyldighet att ersätta skador i följd av bruk av fordonet, i den mån icke vägande skäl påkalla att de få vidkännas ersättningsskyldighet. Frågan om skyddet för dem i detta hänseende gäller enligt kommitténs mening en så väsentlig punkt i trafikförsäkringsanordningen, att den bör regleras i lag och icke såsom hittills lämnas öppen att lösas i försäkringsavtalet. Dock bör avtalsfrihet råda på detta område i förhållande till motorfordonsägaren. Det bör alltså stå fritt att i försäkringsavtal förbehålla försäkringsanstalten regressrätt mot denne i vidare utsträckning än den legala regleringen medger. Skälen för detta undantag skola anges i det följande.

Med utgångspunkt i dessa överväganden har kommittén i *första stycket* av förevarande paragraf angivit de fall i vilka försäkringsanstalt — utöver vad som följer av den nyssnämnda avtalsbefogenheten i förhållande till ägaren — skall äga regressrätt mot ägare, brukare, förare eller passagerare för vad anstalten utgivit såsom ersättning. En förutsättning är i alla dessa fall, att den skadelidande ägt skadeståndsrätt i vilken försäkringsanstalten

kan inträda. Detta förutsättes även enligt gällande rätt, men enligt förslaget blir återkravsrätten mera begränsad eftersom den s. k. bilansvarigheten avskaffas. Kommittén har icke funnit skäl att någon skulle åläggas skyldighet att gottgöra försäkringsanstalt för dess ersättningsbetalning i fall där han icke varit pliktig att utge skadestånd.

Till en början tillägges försäkringsanstalt regressrätt under samma förutsättningar som enligt 8 § andra st. gälla för skadeståndsskyldighet avseende belopp överstigande försäkringsmaximum. Trafikförsäkringen synes nämligen icke eller endast i begränsad mån böra gälla såsom ansvarighetsförsäkring för personer som vållat skadan med uppsåt eller hänsynslöst.

Kommittén har emellertid icke stannat därvid. Frågan huruvida försäkringsanstalt bör äga regressrätt mot skadeståndsskyldig svarar i viss mån mot den i 3 § behandlade frågan i vilken utsträckning bortfall eller nedsättning av ersättning från trafikförsäkringen skall ifrågakomma på grund av den skadelidandes beteende. Båda frågorna gälla i vilken utsträckning trafikförsäkringen bör belastas med kostnader för ersättningar åt personer vilkas beteende gör deras anspråk på försäkringsskydd tvivelaktigt.

I 3 § andra st. stadgas, att ersättning åt den som låtit sig befordra med fordonet oaktat han måst inse att fordonet åtkommits olovligen eller använts för brott som ej var ringa skall utgå allenast i den mån synnerliga skäl äro därtill. En viss motsvarighet härtill har i förevarande paragraf upptagits då där stadgats regressrätt mot person, tillhörande den i paragrafen angivna personkretsen, som vållat skadan under färd med fordon vilket efter vad han måst inse åtkommits olovligen. Härunder inbegripes givetvis tjuven, även när han själv för fordonet. Det har däremot ansetts, att den omständigheten att ett fordon använts för brott väl kan motivera att passagerare, som måst inse hur det förhöll sig, förlorar rätten till ersättning eller får sin ersättning reducerad men att det skulle vara att gå för långt att låta försäkringsanstalten återkräva till annan utgiven ersättning från vållande förare eller passagerare för det han exempelvis visste att färden företogs i avsikt att stjäla.

Härskande moraluppfattning torde vidare kräva, att regressrätt liksom f. n. är fallet skall föreligga mot förare som vållat skadan under rattfylleri eller annan onykterhet vid ratten. Uttrycket »alkohol eller annat stimulerande eller bedövande ämne» anknyter till 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen; se ock betänkande med förslag till luftfartslag (SOU 1955:42) 5 kap. 10 § samt s. 89. Att såsom ifrågasatts jämte alkohol nämna endast narkotiska medel skulle kunna föranleda en alltför snäv tolkning med hänsyn till att kungl. kungörelsen den 16 september 1933 med vissa bestämmelser angående narkotiska ämnen och beredningar under narkotiska ämnen synes upptaga allenast bedövande ämnen.

För att undvika att skadeståndsskyldig regressvis drabbas av en återbetalningsskyldighet som till sitt belopp står i missförhållande till vad han

låtit komma sig till last stadgas emellertid för andra fall än där han vållat skadan med uppsåt, att återbetalningsskyldigheten må nedsättas till belopp som finnes skäligt.

Det bör observeras, att de jämkningsregler som följa av hänvisningen i 8 § första st. någon gång kunna ge till resultat att den skadeståndsskyldige ådömes högre skadestånd än som skulle följa av allmänna skadeståndsrättsliga regler. Givetvis bör han dock icke förpliktas att till försäkringsanstalten återbetala belopp överstigande det skadestånd som skulle följa av dessa. Någon som helst risk att så skulle ske anser kommittén icke föreligga.

De nu återgivna bestämmelserna äro avsedda att utgöra en uttömmande och tvingande legal reglering av frågan om försäkringsanstaltens regressrätt mot det försäkrade fordonets brukare, förare och passagerare. I fråga om regressrätt mot ägaren bör, såsom förut antytts, finnas möjlighet att genom avtal frångå den legala regleringen. Genom att i tredje stycket såsom ett undantag från bestämmelserna i första stycket upptaga en bestämmelse om att vid tecknande av trafikförsäkring må göras förbehåll om vidaregående regressrätt för försäkringsanstalten mot försäkringstagaren har kommittén givit uttryck i lagtexten såväl åt regeln om avtalsfrihet i förhållandet mellan försäkringsanstalten och motorfordonsägaren som, motsättningsvis, åt den tvingande naturen av regressbestämmelserna i övrigt.

Det såsom ett undantag från huvudregeln framträdande stadgandet om avtalsfrihet i förhållandet mellan försäkringsanstalten och motorfordonsägaren har främst föranletts av önskan att det skall vara möjligt för motorfordonsägare att ikläda sig självrisk. Stadgandet möjliggör emellertid även för försäkringsanstalt att i försäkringsavtalet inrycka t. ex. bestämmelser om regress mot ägare, som anlitar förare utan körkort eller som lämnat oriktig uppgift i något visst hänseende som anstalten finner särskilt viktigt.

Kommittén har icke i sitt förslag upptagit någon motsvarighet till det i 20 § trafikförsäkringslagen givna stadgandet, att försäkringsgivaren, i den mån han är fri från ansvarighet gentemot försäkringstagaren, skall äga regressrätt mot denne. I praktiken har denna föreskrift haft betydelse framför allt när motorfordonsägaren försummat sin premiebetalning. Under en frist av trettio dagar från det anmälan om försäkringsavtalets upphörande inkommit till bilregistret är försäkringsanstalten visserligen ersättningsskyldig i förhållande till den skadelidande men däremot icke ansvarig gentemot motorfordonsägaren och har fördenskull jämlikt 20 § för skada som inträffar under fristen regressrätt mot denne. En sådan ordning har kommittén så mycket mindre ansett sig kunna bibehålla som kommittén, såsom anförts i det föregående (s. 71), funnit sig böra föreslå att den regressrätt som nu finnes mot ägaren av försäkringspliktigt men oförsäkrat fordon avskaffas. Kommittén föreslår i stället i 24 § av sitt lagförslag, att försummad premiebetalning skall medföra skyldighet att erlägga förutom böter också straffpremie.

För att icke den prevenerande verkan som må åstadkommas genom försäkringsanstalternas utövande av regressrätten skall kunna elimineras, stadgas i *andra stycket*, att risken att bli utsatt för regressanspråk enligt första stycket ej må täckas genom försäkring.

Enligt *tredje stycket* kan, såsom nyss berörts, försäkringstagaren, d. v. s. motorfordonsägaren, åtaga sig viss självrisk, nämligen i den formen att försäkringsanstalten får regressrätt mot honom i större utsträckning än som följer av första stycket. Han kan emellertid icke betaga en skadelidande dennes rätt att få ersättning från trafikförsäkringen, och i motsats till vad som framgår av 20 § andra st. trafikförsäkringslagen innebär åtagande av självrisk icke, att försäkringsanstalten kan göra regressrätt gällande mot annan än försäkringstagaren, t. ex. mot föraren, i större utsträckning än eljest vore möjligt. Att 9 § tredje st. i förslaget icke kan begagnas för att tillförsäkra försäkringsgivaren regressrätt i strid mot tvingande regler i försäkringsavtalslagen får anses självfallet; de danska och norska förslagen innehålla uttryckliga bestämmelser i sådant hänseende.

Enligt det danska förslaget skall domstolen, när den ålägger förare (ägare, brukare, passagerare) skadeståndsskyldighet, utan yrkande av part jämväl förplikta den skadeståndsskyldige att till försäkringsanstalten regressvis utge det belopp, som anses böra utgå enligt 9 §. Någon motsvarighet härtill har med hänsyn till svenska processuella principer icke upptagits i det svenska förslaget. Det förutsättes, att liksom hittills skyldighet för trafikförsäkringsanstalt att göra regress gällande i den mån det befinnes lämpligt föreskrives i anstaltens koncessionsvillkor.

Det norska förslaget innehåller (i § 17) ett stadgande att regresskrav enligt förevarande lag, d. v. s. mot fordonets ägare, brukare, förare och passagerare, icke må göras gällande till förfång för krav på skadestånd som tillkommer den skadelidande i anledning av samma skada. Den svenska kommittén har emellertid icke ansett lämpligt att i sitt lagförslag upptaga en motsvarande bestämmelse. Frågan om förhållandet mellan regresskrav och den skadelidandes skadeståndsanspråk är av allmän räckvidd och på förevarande område icke särskilt praktisk.[1]

Förslagets bestämmelser om regressrätt ha, såsom framgår av det föregående, direkt avseende endast på regress mot det fordons ägare, brukare, förare och passagerare från vars trafikförsäkring den ifrågavarande ersättningen utbetalats. Indirekt kunna dock bestämmelserna bli tillämpliga även vid regress med anledning av samma skada mot ägare eller brukare av annat motorfordon eller förare eller passagerare däri. Ty ett regresskrav riktat mot någon sådan person grundar sig på att han är skadeståndsskyldig enligt allmän lag, och enligt 8 § sista st. i lagförslaget skall trafik-

[1] Jfr Hellner, Försäkringsgivarens regressrätt, 1953, s. 182 ff ävensom NJA 1955 s. 676. Jfr ock 6 § första st. sista punkten.

försäkringen å hans fordon gälla såsom ansvarighetsförsäkring med avseende å denna skadeståndsskyldighet.

Ett exempel må illustrera detta. Antag att vid kollision mellan två bilar en passagerare i ena bilen skadas och att föraren i andra bilen är, ensam eller icke, vållande till händelsen. Antag vidare, att passageraren vänder sig mot det bolag hos vilket den bil vari han åkt är trafikförsäkrad. Detta bolag utbetalar ersättning till honom och gör sedermera gällande regressrätt mot den vållande föraren i den andra bilen för den del av ersättningen som enligt 4 § andra st. och 8 § första st. skall falla på denna sida; enligt de vanliga försäkringsvillkoren föreligger, såsom redan nämnts, regressrätt mot föraren av annan bil redan vid enkelt vållande och däri gör förslaget ingen ändring. Föraren äger då åberopa sistnämnda bils trafikförsäkring såsom ansvarighetsförsäkring. Detta innebär, att det bolag som meddelat denna försäkring är i förhållande till det förstnämnda bolaget pliktigt att svara för det regressvis krävda ersättningsbeloppet. Önskar därefter det bolag mot vilket regresskravet framställts i sin ordning regressvis vända sig mot föraren för att återfå vad det måst utge, blir i fråga om detta regresskrav 9 § tillämplig.

Regleringen av regressrätten i 9 § omfattar sålunda, direkt eller indirekt, all regress mot motorfordons ägare, brukare, förare eller passagerare med anledning av ersättning som utgått från trafikförsäkring.

Frågan om regressrätt mot andra än dem som tillhöra någon av dessa kategorier beröres däremot icke av förslaget. Lika litet som gällande trafikförsäkringslag innehåller sålunda förslaget någon reglering exempelvis av frågan, huruvida en fotgängare, som begår en oförsiktighet med påföljd att en bil påkör och skadar en annan fotgängare, skall vara skyldig att återgälda försäkringsanstalten vad denna må ha utgivit såsom ersättning för den skada den andre fotgängaren lidit.

För de fall som icke omfattas av 9 § i förslaget blir, liksom enligt gällande rätt, 25 § försäkringsavtalslagen tillämplig, i den mån den icke satts ur kraft genom bestämmelse i försäkringsavtalet.[1] Enligt detta lagrum inträder försäkringsgivaren i den skadeståndsrätt försäkringshavaren må äga mot den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller som enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke, dock ej i vad avser ersättning för personskada som ersatts från försäkringen med ett på förhand bestämt belopp, s. k. summaförsäkring. Enligt de allmänna försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring förbehålla sig trafikförsäkringsbolagen regressrätt mot skadeståndsskyldig som icke är ägare, brukare eller förare av fordonet, där denne framkallat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet, grov

[1] Se NJA 1936 s. 608 samt om detta rättsfall Hellner a. a. s. 93 och Hult i SvJT 1939 s. 238 f.

eller icke, eller ock enligt lag är skyldig att utge skadestånd evad han är vållande till skadan eller ej.

Kommittén har ej ansett lämpligt att i vidare utsträckning än genom 9 § i lagförslaget skett föreslå någon ändring i vad sålunda nu gäller. En särskild utredning har igångsatts angående revision av 25 § försäkringsavtalslagen, och vid denna måste, i ett vidare sammanhang, komma under övervägande att vidtaga förändringar i dessa bestämmelser som få betydelse även för trafikförsäkringen.[1] Enligt vad kommittén erfarit skall denna utredning utvidgas till att omfatta även socialförsäkringens regressrätt.

Vid utredningen om försäkringsgivarens regressrätt måste — med beaktande av den nya utformning trafikförsäkringen fått såsom en försäkring i första hand direkt till de skadelidandes skydd — klarläggas olika uppkommande spörsmål rörande såväl trafikförsäkringens regressrätt mot skadeståndsskyldiga av olika slag (andra trafikanter, väghållare o. s. v.) ävensom mot andra typer av försäkringar som ock andra försäkringsgivares regressrätt mot trafikförsäkringen. Det får med hänsyn härtill anses falla utom ramen för kommitténs arbete att närmare ingå på dessa frågor. Kommittén vill dock i korthet anföra några synpunkter på ett par spörsmål, som mera ingående diskuterats inom kommittén.

a) Det har gjorts gällande, att om trafikförsäkringen i ett visst fall enligt förslaget vore ersättningsskyldig i anledning av t. ex. en brandskada eller glasskada, som orsakats av motorfordon utan att vållande av förare eller annan vid fordonets bruk förelupit, förhållandet mellan trafikförsäkringen och brand- resp. glasskadeförsäkringen skulle vara att behandla enligt reglerna om dubbelförsäkring i 41—44 §§ försäkringsavtalslagen. Detsamma skulle gälla beträffande förhållandet mellan vagnskadeförsäkring och transportförsäkring å ena sidan samt trafikförsäkring å den andra. Eftersom på det trafikförsäkrade fordonets sida icke funnes någon personligen skadeståndsskyldig, kunde nämligen trafikförsäkringen i dessa fall icke behandlas som en ansvarighetsförsäkring i vanlig mening (jfr 8 § sista st. i förslaget). De danska och norska förslagen lösa frågan på det sättet, att försäkringsavtalslagens regler om ansvarighetsförsäkring uttryckligen förklaras tillämpliga även i nu förevarande situation. Den svenska kommittén har för sin del funnit att detta icke är en framkomlig väg. Huvuddelen av reglerna i 91—96 §§ försäkringsavtalslagen förutsätta, att försäkringen täcker en skadeståndsskyldighet. Sakliga skäl tala emellertid starkt för en analogisk tillämpning av ansvarighetsförsäkringsreglerna, i den mån det lämpligen kan ske, och således för en lösning som tillåter regress från sakförsäkringen mot trafikförsäkringen, vare sig denna tillika är ansvarighetsförsäkring eller icke.

b) Enligt 107 § lagen den 3 januari 1947 om allmän sjukförsäkring och

[1] Se 1956 års riksdagsberättelse I Ju 41.

51 § lagen den 14 maj 1954 om yrkesskadeförsäkring har försäkringsinrättning, som utgivit ersättning enligt någon av dessa lagar, regressrätt mot trafikförsäkringen i den mån denna svarar för skadan. I övrigt har sådan försäkringsinrättning regressrätt endast mot den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vållat skadan.

I den proposition varigenom förslaget till lag om yrkesskadeförsäkring förelades riksdagen anförde föredragande departementschefen, att nu angivna ordning vore avsedd att vara ett provisorium i avbidan på det resultat vartill en kommande utredning rörande skadeståndsrättens framtida gestaltning kunde komma och att den därför icke i något avseende borde anses som bindande för reformarbetet inom skadeståndsrätten.[1] I propositionen återgavs vidare ett yttrande av riksförsäkringsanstalten, enligt vilket det belopp för år som den obligatoriska sjukförsäkringen skulle kunna återvinna från trafikförsäkringen uppskattades vara av storleksordningen 10 milj. kr., hänförande sig till skador både i och utom arbetet.[2]

Erfarenheten har visat, att det belopp som sjukförsäkringen kunnat återvinna genom regress mot trafikförsäkringen icke uppgår till mera än drygt hälften av vad som sålunda förutsatts, samtidigt som trafikolycksfallen högst avsevärt ökat sedan propositionen skrevs. Det är dock därvid att märka, att de långvariga och svåra fallen ännu ej kommit att fullt ut påverka statistiken.

Yrkesskadeförsäkringen återvinner genom regress mot trafikförsäkringen årligen c:a 3 milj. kr.

Regresserna genomföras relativt smidigt. I fråga om sjukkassorna tillgår det så, att när anmälan om trafikskada inkommit till vederbörande trafikförsäkringsanstalt, översänder anstalten till sjukkassan ett formulär, som kassan ifyller med angivande av det belopp som utbetalas från sjukförsäkringen, varefter formuläret återsändes till trafikförsäkringsanstalten. Med stöd av de sålunda erhållna uppgifterna utbetalar därefter trafikförsäkringsanstalten ersättning till sjukkassan. Riksförsäkringsanstalten och de enskilda yrkesskadeförsäkringsanstalterna bevaka själva sina regressanspråk.

Emellertid kan man med visst fog påstå att denna ordning, trots strävandena efter förenkling, särskilt för sjukkassornas vidkommande innebär åtskilligt arbete för relativt små belopp. Det har därtill gjorts gällande, att ordningen icke är särskilt effektiv, emedan tämligen stora belopp bl. a. på grund av brister i organisatoriskt hänseende förbli oanmälda i förhållande till trafikförsäkringsanstalterna. Det har därför ifrågasatts, om icke för sjukförsäkringens del regressfrågan skulle kunna lösas på ett enklare sätt, nämligen så att från trafikförsäkringsanstalterna efter lämplig fördelningsgrund till sjukförsäkringen årligen överfördes ett schematiskt be-

[1] Se prop. nr 60 till 1954 års riksdag s. 253.
[2] Se samma prop. s. 252.

stämt klumpbelopp, beräknat till vad som erfarenhetsmässigt kunde anses ha utbetalats från sjukförsäkringen i anledning av sådana trafikolycksfall, för vilka trafikförsäkringen vore ansvarig.

Även längre gående förslag ha framställts. Det har sagts, att när belopp som utgivits i form av socialvård eller folkpension (invalidpension eller sjukbidrag) på grund av trafikolycksfall icke återkrävas från trafikförsäkringen, så borde även sjukkassornas regressrätt kunna helt avskaffas. Med visst fog har gjorts gällande, att alla medborgare, även bilisterna, betala premier till sjukförsäkringen och att det under sådana förhållanden ej är påkallat att bilisterna såsom skadevållare skola betala ännu en gång.

Regressrättens avskaffande behöver icke innebära överkompensation för den skadelidande. Även om sjukförsäkringens regressrätt mot trafikförsäkringen upphäves, bör säkerligen liksom för närvarande den skadelidandes ersättning från sjukförsäkringen avdragas från ersättningen från trafikförsäkringen. Spörsmålet om överkompensation får en utomordentligt mycket större räckvidd, om vissa ifrågasatta utvidgningar av pensionsförsäkringen genomföras.[1]

Såsom ovan nämnts, är det enligt förslaget liksom enligt gällande rätt möjligt för motorfordonsägare att vid tecknande av trafikförsäkring ikläda sig självrisk. De vinna därmed nedsättning av premien.

Kommittén har övervägt, huruvida icke i förslaget borde upptagas en regel som läte försäkringstagarna obligatoriskt stå viss självrisk. Det danska förslaget innehåller en sådan regel, i det att däri stadgas att försäkringstagaren skall vid varje skadehändelse som medför utbetalning enligt lagen från hans trafikförsäkring, vara skyldig att återgälda vad försäkringsanstalten utgivit intill ett belopp av 200 kr. Samma förslag framföres av en minoritet inom den norska kommittén.

Till väsentlig del uppnås emellertid de fördelar, som från allmän synpunkt stå att vinna genom införande av självrisk, i vårt land genom det här tillämpade bonussystem som omtalats i det föregående (s. 37). Detta medför nämligen, att motorfordonsägarna i mycket stor utsträckning finna det fördelaktigare att själva ersätta småskador än att låta dessa belasta deras trafikförsäkring och därmed föranleda nedflyttning i lägre bonusklass.

Såsom en förtjänst hos den föreslagna regeln om självrisk har anförts, att den, när skada uppstår, medför en omedelbar och ofrånkomlig utgift för motorfordonsägaren och att denna utgift drabbar även motorfordonsägare som icke förvärvat rätt till bonus. Systemet förutsätter emellertid,

[1] I lagtekniskt hänseende vill kommittén framhålla att, vilken ståndpunkt man än tager till de i texten behandlade frågorna, 107 § lagen om allmän sjukförsäkring och 51 § lagen om yrkesskadeförsäkring böra ändras så, att där i fortsättningen talas icke om regress mot den som är skyldig att utgiva skadestånd i anledning av trafik med motorfordon utan om regress mot trafikförsäkringsanstalt, som har att utgiva ersättning enligt den av kommittén föreslagna lagen.

att självriskbeloppet kan indrivas med lätthet. Ett medel härtill är i Danmark indragning av fordonets registreringsskylt. Denna kan f. n. fråntagas motorfordonsägaren av polisen därest han icke erlägger förfallen premie, och det danska förslaget utgår från att detsamma skall kunna ske därest han icke erlägger självriskbeloppet. I Sverige är ett sådant tillvägagångssätt icke möjligt, så länge registreringsskyltarna, i motsats till vad fallet är i Danmark, tillhöra fordonens ägare. Ehuru det väl kan förtjäna övervägas att för att effektivisera avgiftsuppbörden övergå till den i Danmark gällande ordningen med registreringsskyltar som utlämnas av polisen, har kommittén icke ansett sig böra ingå på en prövning av denna fråga.

I betraktande av de anförda omständigheterna har det synts kommittén bäst motiverat att avvakta erfarenheterna från tillämpningen av den i Danmark föreslagna regeln om självrisk innan ställning tages till dess införande i Sverige.

3 kap. Om försäkringsplikt m. m.

10 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om försäkringsplikt.

I första stycket föreskrives liksom i 1 § trafikförsäkringslagen, att ägare av motorfordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik skall taga och vidmakthålla trafikförsäkring å fordonet. Genom att här begagnas samma uttryck »bruk i trafik» som i 1 och följande §§ i förslaget uppnås kongruens mellan försäkringsplikten och ersättningsskyldighetens omfattning.

Enligt 19 § skall den som köpt motorfordon med äganderättsförbehåll anses som fordonets ägare, ändå att äganderätten ännu icke övergått till honom.

Från huvudregeln om försäkringsplikt göras vissa undantag i andra stycket. Det enda av dessa som har större betydelse är det undantag som göres för staten tillhöriga fordon. Ett sådant undantag göres också enligt trafikförsäkringslagen, såsom framgår av dess 4 §. Kommittén har således icke anslutit sig till förslag som framställts, bl. a. i 1938 års betänkande (s. 75 ff), om att upphäva detta undantag. Det synes böra tillkomma Kungl. Maj:t att avgöra vilket som är för kronan förmånligast: att taga trafikförsäkring eller att underlåta detta. Valet avhänger väsentligen av huruvida en praktiskt tillfredsställande skadereglering kan anordnas utan anlitande av försäkringsanstalterna. Efter vad kommittén har sig bekant överväger kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar att för reglering av skada i allmänhet för vilken staten är ansvarig föreslå organisatoriska anordningar som äro avsedda att underlätta regleringen. Det är möjligt, att dessa anordningar komma att befinnas lämpliga även för reglering av skada som orsakas av statens motorfordon.

Liksom fordon tillhöriga staten äro — enligt lagen den 31 oktober 1939 med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. — motorfordon som äro tagna i anspråk enligt allmänna förfogandelagen m. fl. lagar undantagna från försäkringsplikt. Detta undantag synes böra bibehållas. På grund av dessa nyttjanderättsförhållandens särskilda karaktär har kommittén emellertid icke upptagit bestämmelserna därom i den föreslagna allmänna lagen om trafikförsäkring utan föreslår, att de alltjämt givas i en separat lag. Kommittén har upprättat förslag till en sådan och i tredje stycket av förevarande paragraf upptagit en hänvisning till denna.

I trafikförsäkringslagens 4 § undantagas även kommunernas motorfordon från försäkringsplikt. Enligt vad kommittén inhämtat göra kommunerna emellertid icke bruk av sin rätt att underlåta att trafikförsäkra sina fordon. Endast beträffande större kommuner torde det f. ö. kunna ifrågasättas, huruvida det skulle vara förmånligt för dem att underlåta detta. Även dessa kommuner finna emellertid med sin fördel förenligt att teckna trafikförsäkring. Sådan kan tecknas med 100 % självrisk och därigenom anordnas så, att premien väsentligen blir en ersättning för kostnaderna för skaderegleringen. Under sådana förhållanden har kommittén funnit, att det nuvarande undantaget för kommunernas fordon kan utgå.

Kommittén har icke heller i sitt förslag bibehållit de undantag som i 4 § trafikförsäkringslagen göras för medlem av konungahuset, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus och, där Konungen under förutsättning av ömsesidighet så förordnar, utlänning som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat. Att dessa personer, för att äga och använda motorfordon här i riket, i allmänhet skola uppfylla de villkor som tecknande av trafikförsäkring utgör är säkerligen lämpligt och kan icke med fog betraktas såsom ett obehörigt intrång. Vad särskilt angår bilar tillhöriga diplomater torde numera tämligen genomgående för dem tagas försäkring gällande i det land där de begagnas. Att iakttagande av försäkringsplikten icke kan framtvingas gentemot en utländsk diplomat i Sverige finner kommittén icke utgöra tillräckligt skäl för att undantaga diplomaternas bilar från försäkringsplikten. På s. k. diplomatisk väg torde efterlevnaden i regel kunna säkras. Skulle en utländsk diplomats oförsäkrade fordon förorsaka skada i Sverige, svarar enligt 7 § trafikförsäkringsföreningen för skadan.

I förslaget har upptagits en bestämmelse att Konungen skall äga från försäkringsplikt befria främmande stat och internationell organisation.[1] Detta undantag har ansetts erforderligt för att möjliggöra en smidig behandling av fall som eljest skulle kunna föranleda komplikationer. Med internationell organisation åsyftas i första hand Förenta Nationerna med

[1] Beträffande uttrycket »internationell organisation» jfr lag den 10 juli 1947 nr 511 om särskilda förmåner för vissa internationella organisationer.

underorganisationer, men uttrycket omfattar även andra internationella sammanslutningar. Att Konungen skulle giva undantaget alltför vidsträckt tillämpning är emellertid icke att befara.

De danska, norska och svenska förslagen äro i nu angivna hänseenden överensstämmande, bortsett från att enligt det danska förslaget kommuner må undantagas från försäkringsplikten. Det finska förslaget undantager endast statens fordon från försäkringsplikten.

Liksom enligt gällande lag göres i förslaget kronan ansvarig för skada av oförsäkrat motorfordon, vilket är undantaget från försäkringsplikt emedan det tillhör eller nyttjas av staten. Kronan svarar i sådant fall, såsom om kronan hade meddelat trafikförsäkring å fordonet. I förslaget göres kronan på detta sätt ansvarig även för skada av sådant oförsäkrat motorfordon som rymmes inom de övriga undantagsbestämmelserna. Detta har synts påkallat av hänsyn till den skadelidande. Att kronans möjligheter att regressvis återfå vad den utgivit i vissa fall kunna vara ovissa bör icke betraktas såsom en vägande invändning mot att ålägga kronan ansvarighet i dessa fall.

11 §.

Paragrafen motsvarar 5 § trafikförsäkringslagen. Emedan det vanligen är trafikförsäkringsföreningen som åtager sig att svara för dessa utländska fordon, har emellertid föreningen upptagits i paragrafen jämte försäkringsanstalt som äger meddela trafikförsäkring. Jfr 1938 års betänkande s. 99 ff.

12 och 13 §§.

I 18 § trafikförsäkringslagen finnas bestämmelser nära svarande mot dem som upptagits i 13 § av förslaget. Förslagets 12 § är däremot ny. Den har införts, för att skyldigheten för motorfordonsägaren att erlägga böter och straffpremie enligt 23 och 24 §§ skall inträda så snabbt som rimligen är möjligt, oberoende av uppsägning från försäkringsanstaltens sida och vid en lätt konstaterbar tidpunkt. Kommittén förutsätter att försäkringsbolagen icke, med begagnande av den formella möjlighet därtill som 9 § sista st. erbjuder, förbehålla sig regressrätt mot ägaren enbart med avseende å den i 12 § angivna tidsfristen och därigenom försätta den försumlige premiebetalaren i sämre ställning än den som icke tecknat försäkring.

De stadgade tidsfristerna, en vecka resp. en månad, skola beräknas enligt lagen den 30 maj 1930 om beräkning av lagstadgad tid.

För tid efter det att försäkringsavtalet upphört att gälla är försäkringstagaren ej skyldig att erlägga premie till försäkringsanstalten. Är han försäkringspliktig, gör han sig däremot förfallen till böter och till skyldighet att erlägga straffpremie till trafikförsäkringsföreningen.

14 §.

Första stycket har hämtats från 6 § första st. trafikförsäkringslagen, de båda andra styckena från 10 § samma lag. Den i andra stycket stadgade fristen har bestämts till en månad i stället för 30 dagar. Om tidsfristens beräknande se ovan vid 12 och 13 §§.

Kommittén har icke funnit anledning att ingå på överväganden rörande trafikförsäkringens organisation. Kommittéförslaget torde icke innehålla något som påkallar förändringar i detta avseende.

15 §.

I trafikförsäkringslagen finnas inga bestämmelser om den av trafikförsäkringsanstalterna bildade trafikförsäkringsföreningen. I lagen stadgas emellertid, att det åligger trafikförsäkringsanstalterna att gentemot den skadelidande solidariskt ansvara för skador som orsakas av okänt eller oförsäkrat motorfordon, och föreningen har bildats för reglering av dessa skador m. m. I de resolutioner, vari Kungl. Maj:t meddelat tillstånd för försäkringsanstalter att driva trafikförsäkringsrörelse, har föreskrivits, att anstalterna skola gemensamt, på det sätt och i den ordning anstalterna besluta och försäkringsinspektionen godkänner, upprätthålla och vidmakthålla lämpligt organ att för anstalternas räkning handhava de angelägenheter som äro förbundna med den samtliga trafikförsäkringsanstalter enligt trafikförsäkringslagen gemensamt åliggande ansvarigheten, såsom verkställandet av dithörande skaderegleringar m. m. I koncessionsvillkoren har vidare föreskrivits, att anstalterna skola på enahanda sätt upprätthålla och vidmakthålla lämpligt organ att handhava försäkring genom tullverkets bemedling å motorfordon som för tillfälligt brukande i riket införas från utlandet. Närmare uppgifter om föreningen lämnas i 1938 års betänkande s. 61 f.

Föreningens uppgifter med avseende å skadereglering, där okänt eller oförsäkrat eller från utlandet för tillfälligt bruk infört motorfordon orsakat skada, äro enligt kommitténs åsikt så viktiga, att det är lämpligt att de angivas i lag. Om detta sker, är det emellertid icke erforderligt att stadga solidarisk ansvarighet för samtliga trafikförsäkringsanstalter i de fall där föreningen blir ansvarig. I 7 och 11 §§ av lagförslaget har därför trafikförsäkringsföreningen för där avsedda fall fått intaga en ställning motsvarande den som enligt gällande lag tillkommer trafikförsäkringsanstalterna samfällt. Att i lag reglera föreningens organisation torde emellertid icke vara erforderligt. I förevarande paragraf överlämnas därför åt Konungen att fastställa stadgar för föreningen.

16 §.

Åtskilliga i trafikförsäkringslagen intagna bestämmelser, vilka icke ansetts vara av direkt intresse för allmänheten, ha överförts till en föreslagen

särskild tillämpningskungörelse (se nedan s. 117). I förevarande paragraf bemyndigas Konungen att meddela sådana tillämpningsföreskrifter.

I anslutning till vad nedan anföres beträffande föreskrifterna i sagda tillämpningskungörelse skall redogörelse lämnas för vilka bestämmelser i trafikförsäkringslagen som sakna motsvarighet i kommitténs förslag med angivande av anledningen till att ifrågavarande stadganden ansetts kunna utgå.

4 kap. Övriga bestämmelser.

I detta kapitel ha samlats definitioner och en del andra bestämmelser av olikartat innehåll, vilka icke lämpligen ansetts kunna intagas annorstädes.

17 §.

Enligt 2 § *trafikförsäkringslagen* förstås med motorfordon

a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km. i tim.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till motorfordon är emellertid icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Slutligen föreskrives i sista stycket att lagen ej äger tillämpning på sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger, ej heller å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Dessa bestämmelser böra jämföras med motsvarande definitioner i 1 § av 1916 års *bilansvarighetslag*. Med automobil förstås i denna lag de ovan under a)—c) uppräknade fordonen, dock icke luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående. Däremot återfinnas de i 2 § sista st. trafikförsäkringslagen upptagna undantagen icke i bilansvarighetslagen. Sistnämnda lag är alltså tillämplig på t. ex. mopeder, järnvägstruckar och alla tävlingsfordon.

Vägtrafikförordningen innehåller i 1 § 1—2 mom. en tredje reglering. Det sammanfattande begreppet enligt vägtrafikförordningen är motordrivet fordon (varvid med fordon förstås varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor). Ett motordrivet fordon kännetecknas av att det för framdrivande är försett med motor. Luftfartyg utgör icke motordrivet fordon i förordningens me-

ning. Däremot falla motordrivna fordon, avsedda att föras av gående, samt motordrivna fordon, som användas uteslutande inom inhägnade områden av förut angivet slag, i och för sig under definitionen »motordrivet fordon»; genom ett särskilt stadgande i förordningens 77 § undantagas de dock från förordningens tillämpning. Motordrivna fordon indelas i:

a) motorfordon; vilka utgöras av motordrivna fordon som äro inrättade huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättade motordrivna fordon, som äro konstruerade för eller utan svårighet kunna ändras till hastighet överstigande 30 km. i tim.;

b) traktorer; vilka utgöras av motordrivna fordon, som äro inrättade huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och som äro konstruerade för en hastighet av högst 30 km. i tim. samt endast med svårighet kunna ändras till högre hastighet; samt

c) motorredskap; vilka utgöras av motordrivna fordon, som äro inrättade huvudsakligen såsom arbetsredskap och som äro konstruerade för en hastighet av högst 30 km. i tim. samt endast med svårighet kunna ändras till högre hastighet.

Under kommitténs arbete ha framkommit önskemål om att bestämningen av de fordon, som skola omfattas av trafikförsäkringen, måtte bringas att så nära som möjligt överensstämma med definitionerna i vägtrafikförordningen. Härvid har åberopats att lagrådet vid granskning 1951 av förslag till ändringar i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen påpekat det lagtekniskt otillfredsställande i att olika benämningar användas på samma slags fordon i bilansvarighetslagen, trafikförsäkringslagen och vägtrafikförordningen. Lagrådet framhöll önskvärdheten av att när bilansvarighetslagen eller trafikförsäkringslagen framdeles underkastades överarbetning, nu anmärkta formella oegentligheter måtte beaktas (NJA II 1951 s. 545 f).

Grannländernas förslag innehålla mycket generella definitioner beträffande de fordon som skola omfattas av trafikförsäkringen. Erforderliga begränsningar uppnås i stället genom att i administrativ ordning må meddelas undantag från lagens tillämpning beträffande vissa slag av fordon. En liknande teknik begagnas i en text till internationell konvention om trafikförsäkring som f. n. diskuteras av experter under Europarådets egid. För att nå överensstämmelse med grannländernas förslag och större möjlighet att ansluta till den blivande konventionen vore det enligt kommitténs åsikt önskvärt, om även den svenska lagen kunde använda samma metodik.

Slutligen är att observera, att särskild utredning pågår inom kommunikationsdepartementet angående mopedernas ställning i trafikförsäkringshänseende. För att icke resultatet av kommunikationsdepartementets utredning skall påverka avfattningen av den lagtext varmed kommittén sysslar, vore det önskvärt att de undantag som behövde göras från trafikförsäkringen kunde ske i administrativ ordning. Därmed skulle också, om tekni-

kens utveckling medförde förskjutning av det önskvärda området för trafikförsäkringen, detta område kunna vidgas eller inskränkas i smidigare ordning än om bestämmelserna funnes i lag. Att konsekvensen därav även blir att i administrativ ordning kan åstadkommas en förskjutning av området för tillämpning av allmän skadeståndsrätt i förhållande till den specialreglering som förslaget erbjuder synes knappast kunna inge några större betänkligheter, särskilt i betraktande av att även enligt gällande lag förskjutningar i administrativ väg kunna äga rum, nämligen genom ändring av registreringsplikten för mopeder.

Av nu angivna skäl har kommittén valt att under trafikförsäkringen inrymma en mycket vid krets av fordon, med befogenhet för Konungen att göra undantag från lagens tillämpning. Kommittén föreslår att t. v. undantag skola ske i den utsträckning, att någon reell skillnad i förhållande till gällande trafikförsäkringslag icke uppkommer.

Kommitténs förslag innebär i enlighet härmed, att lagen skall avse sådan med motor framdriven anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor, dock ej luftfartyg. En jämförelse med 1 § vägtrafikförordningen visar, att härmed uppnås praktiskt taget fullständig överensstämmelse med definitionen å motordrivet fordon i vägtrafikförordningen. Det hade med hänsyn härtill måhända legat nära till hands att — liksom det danska förslaget — begagna uttrycket motordrivet fordon även i det nu föreliggande förslaget. Kommittén har dock funnit detta uttryck vara onödigt långt och ansett, att några mera betydande olägenheter icke kunna uppstå genom att begreppet motorfordon, trots dess mera inskränkta betydelse i vägtrafikförordningen, användes som det sammanfattande begreppet i nu förevarande lagstiftning.

Jämlikt 17 § andra st. äger Konungen från lagens tillämpning undantaga motorfordon, som på grund av sin låga hastighet eller vikt eller med hänsyn till omständigheterna i övrigt erbjuda ringa fara. Härigenom öppnas möjlighet att undantaga bl. a mopeder. Avser sådant undantag traktor eller motorredskap, skall dock vad i 4 § stadgas gälla i fråga om skada, som till följd av annat motorfordons bruk tillfogas traktorn eller redskapet, dess förare eller person eller egendom som befordras därmed.

Kommittén vill nu i anslutning till de överläggningar som ägt rum inom kommittén lämna en redogörelse för innebörden av förslaget beträffande ett antal fordon av olika slag.

Amfibiefordon — d. v. s. fordon som kunna användas för färd både på land och i vatten — äro vid färd på land att betrakta som motorfordon.

Det är enligt kommitténs mening klart, att reaktionsdrivna fordon äro att hänföra till motorfordon enligt förslaget. Varifrån drivkraften till motorn hämtas är likgiltigt. En trådbuss — som erhåller energien i form av elektrisk kraft från en ledning — utgör sålunda motorfordon. Med hänsyn till att bl. a. rälsbussar, liksom alla andra fordon som löpa på skenor, falla

utanför begreppet motorfordon enligt förslaget må påpekas, att trådbussens elektriska ledning givetvis icke är att anse som skena.[1]

Släpfordon äro ej motorfordon. Har skada orsakats av släpfordon, medan det drages av försäkringspliktigt fordon i trafik, torde emellertid skadan vara att betrakta som en följd av det dragande fordonets bruk i trafiken. Har släpfordonet av det dragande fordonet lämnats på väg och sedermera där givit upphov till skada, torde likaledes åtminstone i vissa fall denna skada kunna anses som följd av det dragande fordonets bruk i trafik. I övrigt omfattas släpfordonet icke av trafikförsäkringen. Det har övervägts, att släpfordonet skulle inbegripas under försäkringen i den formen att en särskild försäkring tecknades för släpfordonet. Åtminstone f. n. har dock denna tanke ansetts knappast realiserbar; det är därvid att observera, att släpfordon som drages av traktor icke behöver registreras och icke är underkastat besiktning (jfr 6 § 4 mom. och 11 § 1 mom. andra st. vägtrafikförordningen).[2]

Det bogserade motorfordonet erbjuder vissa likheter med ett släpfordon. Det har framhållits, att ett bogserat fordon kunde vara så svårt skadat, t. ex. i motorn, att det vore obrukbart som motorfordon. Fråga vore, om fordonet under sådana omständigheter vore att hänföra till motorfordon. Det kunde ibland vara önskvärt, att ägaren hade rätt att låta bogsera ett sådant fordon, t. ex. till eller från verkstad, oaktat fordonet avregistrerats och försäkringen upphört att gälla. Om det bogserade fordonet därvid orsakade skada, uppkomme frågan, huruvida det dragande fordonets försäkring eller trafikförsäkringsföreningen skulle svara för ersättningen. Denna fråga, som väsentligen avser förhållandet mellan försäkringsbolagen inbördes, bör kunna lösas genom överenskommelse mellan bolagen.

Vad härefter angår de i andra stycket förutsedda undantagen från lagstiftningen föreslår kommittén att genom en särskild kungörelse, vartill kommittén utarbetat förslag, undantag t. v. sker beträffande fem kategorier av fordon, nämligen motorfordon som äro avsedda att föras av gående, mopeder, järnhjuls- och bandtraktorer, motorredskap samt andra motorfordon som användas uteslutande inom vissa inhägnade områden. Innebörden av de sålunda begagnade beteckningarna bör vara densamma som i vägtrafiklagstiftningen. I fråga om mopeder, traktorer och motorredskap skall alltså den konstruktiva hastigheten understiga 30 km. i tim. Genom undantagen uppnås, att trafikförsäkringen får samma omfattning som en-

[1] Det preliminära utkastet till Europakonvention om trafikförsäkring (se ovan i texten) innehåller en uttrycklig förklaring, att den elektriska ledningen till trådbussanläggningen icke är att betrakta som skena.

[2] Det må anmärkas, att under det ovan i texten omnämnda arbetet på en Europakonvention om trafikförsäkring ansetts, att släpfordonen borde inbegripas under trafikförsäkringen, antingen genom att det dragande fordonets försäkring avsåge även släpfordonet (t. o. m. om det vore frånkopplat) eller så att självständig försäkring tecknades för släpfordonet.

ligt gällande rätt. Kommittén har ansett att det i stort sett ligger utanför dess uppgift att söka åstadkomma någon materiell ändring på denna punkt. Emellertid har kommittén icke funnit sig kunna undgå att i detta sammanhang upptaga till prövning, vilka regler som böra gälla för skada å de fordon, som sålunda undantagas från försäkringen, å deras förare o. s. v.

Mopedisterna utgöra otvivelaktigt en viss fara i trafiken. Det är dock icke utrett, hur stor denna fara är. Starka skäl tala för att skada som drabbar mopedförare eller hans fordon icke behandlas enligt de snävare ersättningsreglerna i 4 § utan hänföres under förslagets huvudregler i 1 och 3 §§. I avvaktan på resultatet av den ovan omnämnda särskilda utredningen om mopederna — som måhända kan lägga fram material ägnat att belysa även frågan om behandlingen av skada som av motorfordon tillfogas mopedförare eller hans fordon — har kommittén funnit sig böra helt undantaga mopederna från de regler som enligt förslaget skola gälla beträffande motorfordonen i ersättningshänseende. Kommitténs förslag innebär alltså, att mopedförarna genom att de t. v. undantagas från lagens tillämpning komma att behandlas som cyklister såväl med avseende å av dem åstadkommen skada som ock med avseende å skada som tillfogas dem själva. Det vore emellertid enligt kommitténs mening lyckligt om någon praktisk form av obligatorisk försäkring för mopederna kunde åstadkommas. Så som läget nu är, kan en mopedförare, då ansvarighetsförsäkring saknas, ådraga sig en mycket betydande skadeståndsbörda, som han ofta ej kan fullgöra eller som kan bli helt ödeläggande för hans ekonomi.

Beträffande åter band- och järnhjulstraktorerna samt motorredskapen har kommittén funnit det vara lämpligt att, oaktat dessa enligt Konungens förordnande t. v. skola undantagas från trafikförsäkringen, skada som drabbar dem, deras förare o. s. v. behandlas enligt 4 § i förslaget. Motorfordonsägarna ha icke ansetts böra åläggas skyldighet att betala ersättning för skada å dylika traktorer och motorredskap i större utsträckning än för skada å andra motorfordon. Traktor- och redskapsförarna äro i regel skyddade genom yrkesskadeförsäkringen.

Kommittén vill särskilt beträffande motorredskapen tillfoga, att åtskilliga av dem, särskilt de stora och tunga vägmaskinerna, ingalunda äro ofarliga. Att de nu undantagas från trafikförsäkringen och därmed från reglerna om ansvar för kasuell skada bör betraktas som ett provisorium, och Konungens förordnande i detta hänseende bör icke göras långvarigare än nödvändigt. Frågan om motorredskapens inbegripande under försäkringen i lämplig omfattning torde komma att utredas inom kommunikationsdepartementet.

Enligt de danska och norska förslagen undantagas till en början från lagstiftningen oregistrerade fordon, när de brukas utanför plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Enligt det finska förslaget gäller lagen över huvud icke motorfordons bruk utanför trafiklederna för väsentligen

annat ändamål än person- eller godsbefordran. Dessa undantag få dock antagas sakna större intresse ur internordisk synpunkt.

De danska, finska och norska förslagen öppna vidare befogenhet för myndigheterna att i administrativ ordning undantaga fordon, som erbjuda ringa fara. Dessa stadganden utgöra motsvarigheter till det svenska förslagets nyss berörda regel om befogenhet för Konungen att undantaga fordon, vars vikt eller hastighet är ringa. Den svenska bestämmelsen öppnar dock betydligt större möjligheter till undantag än grannländernas förslag. Enligt vad från dansk sida anförts räknar man med att i Danmark undantaga sådana fordon som mindre gatsopningsmaskiner, gräsklippare och motordrivna korvvagnar. Det norska förslaget uppräknar bl. a. motortrallor som blott användas inom avgränsat område, jordbruksmaskiner, lokomobiler och sådana cyklar med hjälpmotor som närmast motsvara våra mopeder.

Vad mopederna angår är att märka, att de f. n. inbegripas under det skärpta motorfordonsansvaret och trafikförsäkringen i både Danmark och Norge.

Undantag torde varken i Danmark eller Norge komma att göras för vägmaskiner och andra liknande motorredskap. Därvidlag inträder alltså den situationen, att dessa redskap i Danmark och Norge skola vara trafikförsäkrade med den ersättningsskyldighet för försäkringen, som följer av förslaget. I Sverige däremot komma de t. v. att undantagas från försäkringen. Enligt allmänna skadeståndsregler svarar motorredskapets förare i Sverige, om han varit vållande till skadan, men förarens arbetsgivare är icke ansvarig för den anställdes culpa. Kommittén föreslår emellertid, att staten enligt en särskild lag vartill kommittén uppgjort förslag skall ansvara för vållande vartill förare av dess motorredskap gör sig skyldig (s. 118). Det oaktat kommer en betydande skillnad att råda beträffande ansvarigheten för motorredskap i Sverige och i grannländerna.

I detta sammanhang böra slutligen även bestämmelserna angående försäkringsbolagens gemensamma ansvarighet (i Sverige: trafikförsäkringsföreningens ansvar) för skada orsakad av traktor eller motorredskap beaktas. I Sverige föreligger försäkringsplikt för traktor med gummihjul (och andra traktorer förekomma icke i någon större utsträckning). Försummas försäkringsplikten, svarar föreningen för inträffad skada. Motorredskap skola däremot, enligt vad nyss sagts, undantagas från försäkringsplikten; beträffande dem uppkommer alltså icke frågan om ansvarighet för föreningen. I Danmark undantagas alla traktorer från försäkringsbolagens gemensamma ansvarighet. Skälet härtill torde ha varit svårigheten att åstadkomma effektiv kontroll av försäkringspliktens efterlevnad; särskilt ha därvid lantbrukets traktorer varit i blickpunkten. Däremot omfattas motorredskapen enligt det danska förslaget av den gemensamma ansvarigheten. Enligt det norska förslaget äro icke registreringspliktiga traktorer och arbetsmaskiner undantagna från den gemensamma ansvarigheten. Enligt vad

som upplysts äro arbetsmaskiner icke registreringspliktiga i Norge, och traktorer äro registreringspliktiga endast när de under längre tidrymder brukas för transport på offentlig väg.

18 §.

De speciella risker som vid tävling med motorfordon uppkomma för deltagare och åskådare synas icke böra belasta den vanliga trafikförsäkringen. I 1938 års betänkande[1] föreslogs med hänsyn härtill, att skador under tävlingar skulle underkastas vissa specialbestämmelser. Kommittén har valt en något avvikande väg för att tillgodose de i detta sammanhang föreliggande önskemålen.

I förevarande paragraf stadgas, att lagen icke skall äga tillämpning å skada under tävling som efter myndighets tillstånd hålles inom avspärrat område. Tävlingar inom avspärrat område torde erbjuda sådana speciella riskmoment, att ersättning för därunder uppkomna skador icke bör utgå från trafikförsäkringen. Kommittén har emellertid avstått från att föreslå några bestämmelser om försäkringens utformning för tävlingarnas vidkommande. Den smidigaste ordningen torde vara att från fall till fall avgöres vilka krav som böra ställas på arrangörerna i dessa hänseenden.

Enligt 53 § vägtrafikförordningen får tävling på väg icke anordnas utan länsstyrelsens tillstånd. Länsstyrelsen äger att vid tillståndet fästa de villkor som kunna finnas påkallade. Av § 13 andra st. ordningsstadgan för rikets städer, jämfört med kungl. kungörelsen den 10 juni 1932 ang. tillämpning för riket i dess helhet av vissa bestämmelser i ordningsstadgan, framgår, att för motorfordonstävling i andra fall erfordras polismyndighetens tillstånd. Enligt utfärdad ny allmän ordningsstadga[2] skall denna ordning bibehållas.

Kommittén förutsätter, att om dess förslag genomföres, tillstånd till motorfordonstävling — vare sig den äger rum på väg som avspärrats för ändamålet eller den försiggår på sluten bana och oavsett om vid tävlingen komma till användning motorfordon, som i och för sig falla under försäkringsplikten, eller sådana tävlingsfordon, som enligt 17 § andra st. äro därifrån undantagna — icke meddelas utan att den tillståndsgivande myndigheten förvissat sig om att betryggande försäkring mot olyckor finnes. Givetvis måste sådan försäkring avse även rena olyckshändelser. Det torde kunna förutsättas att kommunikationsdepartementet och försäkringsbolagen i samråd utarbeta villkor för en dylik försäkring. Direktiv till länsstyrelser och polismyndigheter om vad de i förevarande hänseende ha att iakttaga vid meddelande av tillstånd till tävling med motorfordon torde därefter böra utfärdas i administrativ ordning.

[1] Se lagförslaget 24—25 §§ samt motiven s. 89—94.
[2] SFS nr 617/156; 12 § andra st.

19 §.

Bestämmelsen i *första stycket* har motsvarighet såväl i 1 § sista st. bilansvarighetslagen, där en bestämmelse av samma innebörd infördes år 1953, som i 1 § andra st. trafikförsäkringslagen. De övriga nordiska kommittéerna ha ansett den överflödig, men den svenska kommittén har ansett sig icke kunna underlåta att upptaga den i sitt förslag.

I *andra stycket* har givits en definition av vad i förslaget förstås med brukare. Om brukare är tal dels i 2 § och dels i 8—9 §§, jfr 3 § andra st. Definitionen i förevarande paragraf ansluter nära till 7 § bilansvarighetslagen. Även olovlig brukare faller emellertid under begreppet brukare, såsom detta fattas i förslaget (jfr 6 § bilansvarighetslagen). Vid utformandet av definitionen har vidare beaktats, att om fordonet föres av brukaren själv, denne är att betrakta som förare, varför det då icke finnes något behov av att vid sidan härav anse honom såsom brukare. Kommittén har också utgått från att en nyttjanderättshavare, som anlitar förare ställd till förfogande av ägaren, icke bör såsom brukare anses likställd med denne. Kvar stå då de fall där nyttjaren med eller utan lov anlitar förare som icke tillhandahållits av ägaren. I överensstämmelse härmed har definitionen avfattats.

20 §.

Om fordonet är trafikförsäkrat, åligger det naturligtvis den försäkringsanstalt som meddelat försäkringen att utge ersättningen. För vissa fordon som enligt 10 § äro undantagna från försäkringsplikt skall kronan svara. Är trafikförsäkring som bort finnas ej gällande eller kan ej utrönas genom vilket fordon skada orsakats, är det, såsom anförts ovan s. 69, trafikförsäkringsföreningen som har att utge ersättningen. För fordon som äro försäkrade hos utländsk försäkringsgivare kan trafikförsäkringsföreningen eller trafikförsäkringsanstalt enligt 11 § åtaga sig att svara.

I vissa fall skall sålunda kronan, trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt, ehuru fordonet icke är trafikförsäkrat, ansvara såsom om trafikförsäkring förelåge. I dessa fall skall även tillämpas vad i 8, 9, 21 och 23 §§ stadgas om begränsning av det personliga skadeståndsansvaret, regressrätt, utmätningsfrihet och överlåtelseförbud samt underrättelseskyldighet i process på samma sätt som om ansvarigheten grundade sig på trafikförsäkring. Bestämmelse härom har upptagits i denna paragraf.

21 §.

Första stycket motsvarar 23 § trafikförsäkringslagen.

Andra stycket åter saknar motsvarighet i nämnda lag. I vissa andra lagar förekommer däremot ett mer eller mindre omfattande förbud mot överlåtelse av fordran enligt dessa lagar. I 50 § andra st. lagen om yrkesskadeförsäkring samt 105 § andra st. lagen om sjukförsäkring föreskrives, att rätt till ersättning som i dessa lagrum avses ej må överlåtas innan den för-

säkrade är berättigad att lyfta ersättningen.[1] Och enligt 40 § lagen om folkpensionering kan rätt till pension enligt sagda lag icke överlåtas; däremot kan förfallen fordran å pension överlåtas.

Det bör beaktas, att den som är berättigad till ersättning för en trafikskada i viss mån befinner sig i en annan situation än den som skall uppbära ersättning från yrkesskadeförsäkringen eller sjukhjälp från sjukförsäkringen eller folkpension. Det kan nämligen i tvistiga fall dröja avsevärd tid, innan ersättningen från trafikförsäkringen kan komma att utbetalas.

Under sådana förhållanden kan den som lidit skadan möjligen frestas att till underpris överlåta sin mer eller mindre klara rätt till ersättning. Att förebygga detta är naturligtvis angeläget. Men att för den skull stadga förbud mot all överlåtelse av rätt till ersättning för personskada skulle vara att illa tillgodose de ersättningsberättigades intressen. Ty det är lättare för den skadade att få sjuklön av sin arbetsgivare eller annan ersättning under väntetiden, om han kan erbjuda säkerhet i form av överlåtelse av rätten till ersättningen från trafikförsäkringen.

Det förtjänar också uppmärksammas, att ett förbud mot all överlåtelse av rätt till ersättning för personskada skulle göra intrång i den rätt att göra sig betäckt för sina ersättningsbetalningar som enligt gällande rätt tillkommer försäkringsgivare. Enligt 25 § försäkringsavtalslagen må försäkringsgivare utöva regressrätt endast i vissa i lagen angivna fall, men stadgandet är dispositivt; det får åsidosättas genom villkor i försäkringsavtalet eller helt enkelt genom överlåtelse till försäkringsgivaren av försäkringstagarens skadeståndsrätt. Ehuru det vid olycksfallsförsäkring sällan förekommer att försäkringshavarens skadeståndsrätt överlåtes till försäkringsbolaget, synes det icke motiverat att i förevarande sammanhang rubba den i 25 § försäkringsavtalslagen stadgade eller förutsatta ordningen genom ett förbud som skulle göra det omöjligt, t. ex. för ett olycksfallsförsäkringsbolag som utgivit ersättning åt en av motorfordon skadad, att få dennes rätt till ersättning från trafikförsäkringen överlåten på sig.

De överväganden för vilka nu redogjorts ha föranlett kommittén att föreslå bestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf, enligt vilket överlåtelse av fordran å ersättning i anledning av skada å person ej skall vara gällande till högre belopp än som motsvarar vad förvärvaren av fordringen betalat till den ersättningsberättigade.

En följd av bestämmelsen torde bli, att det ställes utom all fråga att fordran å sådan ersättning ej får användas för kvittning i vidare mån än överlåtelse är tillåten.[2]

22 §.

Om åklagare för talan med yrkande om straffrättsligt ansvar mot någon

[1] Jfr socialvårdskommitténs betänkande VII, SOU 1944:15, s. 340.
[2] Jfr SvJT 1943 rf s. 73.

som vållat att motorfordon orsakat skada, kan målsäganden i detta mål yrka skadestånd av den tilltalade. Ehuru domen i målet icke blir bindande för försäkringsanstalten, blir den dock, om skadeståndstalan bifalles, i praktiken avgörande för vad anstalten skall utge såsom ersättning. Liksom enligt 22 § trafikförsäkringslagen stadgas därför i förevarande paragraf, att anstalten skall underrättas om talan för att den skall kunna inträda i rättegången eller annorledes bistå den tilltalade. Underrättelseskyldigheten har emellertid överförts på domstolen, vilken enligt rättegångsbalken i allmänhet har att sörja för kallelser.

Liksom enligt gällande rätt kan den som anser sig berättigad till ersättning av trafikförsäkringsanstalt instämma talan direkt mot denna. Han kan också, såsom framgår av 14 kap. 2 § och 22 kap. 1 § rättegångsbalken, om han för talan med yrkande om skadestånd, i det målet instämma försäkringsanstalten med yrkande om ersättning av denna.

Jfr 1938 års betänkande s. 102 ff.

23 §.

Paragrafen motsvarar med vissa jämkningar 24 § trafikförsäkringslagen.

24 §.

I syfte att effektivisera premieuppbörden föreslår kommittén såsom redan nämnts (s. 71), att försummad premiebetalning skall medföra skyldighet att erlägga straffpremie. Skyldigheten är, liksom bötesansvaret, knuten till underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikten. Den avser sålunda tid under vilken fordonet skall vara försäkrat men icke är det, antingen emedan något giltigt försäkringsavtal icke kommit till stånd eller emedan sådant avtal väl tecknats men upphört att gälla. I 12 § har meddelats en bestämmelse som anger tidpunkten då försäkringsavtalet upphör att gälla på grund av försummad premiebetalning.

Premien skall i ifrågavarande fall uppgå till dubbla försäkringspremien. Denna skall därvid beräknas utan hänsyn till bonus vartill motorfordonsägaren eljest må vara berättigad på grund av att hans försäkring under viss tid ej belastats med utbetalning av ersättning. Beträffande reglerna om bonus må hänvisas till framställningen ovan s. 37.

Har ägaren haft trafikförsäkring för fordonet men underlåtit att hålla försäkringen vid makt, torde premien utan svårighet kunna beräknas med ledning av den premie, som skolat erläggas för försäkringens vidmakthållande. I de fall åter, då ägaren icke förut haft någon trafikförsäkring för fordonet, torde det ankomma på åklagaren att förebringa utredning om storleken av den premie, som enligt normaltariff skulle ha erlagts för försäkringen, varefter det må vara den tilltalades sak att visa att med hänsyn till omständigheterna ett lägre belopp bör läggas till grund för beräkningen. Bestämningen av premien i det särskilda fallet i enlighet med dessa riktlinjer torde utan våda kunna överlämnas till domstolarna.

Den dubbla försäkringspremien utdömes jämte böter för förseelsen. Premiens hela belopp tillfaller trafikförsäkringsföreningen. Detta har för enkelhetens skull ansetts böra gälla även med avseende å tid, varunder försäkringsanstalt står risken för inträffad skada. Liksom beträffande exempelvis jaktvårdsavgift som utdömes enligt 32 § lagen om rätt till jakt (se 3 § kungl. kungörelsen den 1 juni 1951 om uppbörd av jaktvårdsavgift m. m.) skall om de ifrågavarande premiernas indrivning och redovisning gälla vad i sådant hänseende är stadgat om böter. Kungl. förordningen den 14 december 1917 angående indrivning och redovisning av böter är sålunda tillämplig (se dess § 1 mom. 3), varav följer att utdömda premier skola upptagas i saköreslängd. Att premierna i fråga om indrivning jämställas med böter medför ock, att de kunna indrivas genom införsel.

Det har ansetts obehövligt att vid sidan av den föreslagna anordningen med straffpremier bibehålla den i 25 § trafikförsäkringslagen stadgade möjligheten att förelägga försumlig premiebetalare vite. Icke heller har det ansetts erforderligt att bibehålla det i samma lagrum upptagna stadgandet om att försumlig premiebetalare skall fällas till ansvar för varje gång stämning utfärdats och delgivits, ett stadgande vars innebörd f. ö. ändrats genom punkt 1 i övergångsbestämmelserna till lagen den 3 juni 1938 nr 251 om ändring i vissa delar av strafflagen. Den som, sedan han mottagit stämning för det han brukat motorfordon i trafik utan att fullgöra honom åliggande försäkringplikt, fortsätter att bruka fordonet utan att hålla det försäkrat torde därigenom göra sig skyldig till ny förseelse, därest icke den meddelade domen omfattar även tiden under lagföringen, i vilket fall ny förseelse börjar först vid domen. Med att fortsätta att bruka fordonet torde böra jämställas det fall att ägare av registrerat fordon visserligen icke brukar det men underlåter att avregistrera fordonet. Däremot ifrågakommer icke att såsom ny förseelse betrakta fortsatt underlåtenhet att betala förfallen premie.[1]

Övergångsbestämmelserna.

Lagen synes böra träda i kraft vid årsskifte. Dagen för ikraftträdandet bör bestämmas i samråd med grannländernas regeringar; det är önskvärt att de nya lagarna träda i kraft samtidigt i de fyra länderna.

I samband med lagens ikraftträdande synes kungl. kungörelsen den 19 december 1930 (nr 438) angående grunder för beräkningen av livräntas kapitalvärde enligt 14 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon böra upphävas. Sistnämnda paragraf saknar motsvarighet i nya lagen, då försäkringsmaximum för personskador föreslås avskaffat. Hänvisningarna i kungl. kungörelsen den 26 september 1929 (nr 301) med sär-

[1] Se Welamson, Brottmålsdomens rättskraft, 1949, s. 227 ff, och Strahl i Påföljder för brott s. 202 f. Jfr ock Tore Strömberg, Åtalspreskription, 1956, s. 173 ff.

skilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, skola avse paragrafer i den nya lagen. Sålunda har 5 § trafikförsäkringslagen ersatts av 11 § i nya lagen och 4 § i trafikförsäkringslagen av 10 § i nya lagen.

I fråga om den fortsatta giltigheten av äldre försäkringar efter nya lagens ikraftträdande har kommittén funnit, att den enklaste och, enligt vad som upplysts, av försäkringsbolagen föredragna metoden är att försäkring, som tecknats före lagens ikraftträdande, utan särskilt tilläggsavtal skall under sin återstående giltighetstid gälla såsom om försäkringen tecknats enligt nya lagen. En sådan anordning torde icke åvälva försäkringsbolagen oskäliga risker. Föreskrift i enlighet härmed har meddelats bland övergångsbestämmelserna. Bevis om ansvarighet för utländskt fordon som utfärdats med stöd av 5 § trafikförsäkringslagen torde böra utan särskilda formaliteter gälla ansvarighet även enligt nya lagen.

Koncession för försäkringsanstalt, som meddelats med stöd av trafikförsäkringslagen, bör utan att uttrycklig bestämmelse därom meddelas anses vara gällande även efter den nya lagens ikraftträdande. Likaledes torde Konungens beslut om stadfästande av trafikförsäkringsföreningens stadgar äga fortsatt giltighet.

Förslag till kungörelse med vissa föreskrifter i anledning av lagen om trafikförsäkring.

Såsom framgår av 16 § i lagförslaget (jfr ovan s. 105 f) förutsättes, att Konungen i administrativ ordning skall äga utfärda tillämpningsföreskrifter i anledning av lagen. Kommittén har utarbetat förslag till en kungörelse innehållande dylika föreskrifter. Kungörelseförslagets 1—4 §§ motsvaras av 6—9 §§ trafikförsäkringslagen och 5—6 §§ i förslaget av 12—13 §§ trafikförsäkringslagen. Jfr 1938 års förslag 12—15 §§ samt 17 § andra och tredje styckena ävensom 28 §. Kommittén har icke funnit skäl att upptaga stadgandet i 1938 års förslag om att trafikförsäkringsnämnden i stället för försäkringsinspektionen skall godkänna utbyte av livränta antingen mot kapital eller mot livränta utgående under kortare tid.

Förslag till kungörelse med förordnande jämlikt 17 § andra stycket i lagen.

Se ovan s. 108.

Vilka cyklar med hjälpmotor (»mopeder») som äro undantagna från registreringsplikten framgår av kungl. kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280) med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor.

Definitionerna av begreppen traktor och motorredskap återfinnas i 1 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Förslag till lag med bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten i anledning av bruk av vissa motorfordon, som tillhöra eller nyttjas av staten.

Enligt kungl. förordningen den 3 maj 1946 (nr 175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten, gäller i huvudsak *dels* att staten för vad den utgivit i skadestånd på grund av bilansvarighetslagen äger återkravsrätt mot fordonets förare endast när denne gjort sig skyldig till otillbörligt beteende av angivet slag, *dels ock* att om förare av motorfordon som icke omfattas av bilansvarighetslagen — varvid särskilt motorredskap varit i åtanke — nödgats utgiva skadestånd till tredje man i anledning av vållande vid trafik med fordonet, staten åtagit sig att hålla föraren skadeslös, försåvitt han icke gjort sig skyldig till sådant otillbörligt beteende som nyss sagts. Förordningen stadgar därjämte bl. a., att när föraren tillfogat staten skada, statens skadeståndsrätt mot honom skall vara begränsad på samma sätt.

Genom den av kommittén föreslagna lagen om trafikförsäkring ställes staten beträffande sina under lagen fallande motorfordon — oaktat de äro oförsäkrade — i samma situation som en trafikförsäkringsgivare. Föraren kommer därigenom redan enligt 9 § i förslaget att beredas erforderligt skydd mot regresstalan. Beträffande de staten tillhöriga fordon, vilka undantagits från lagens tillämpning, behövas emellertid fortfarande regler till skydd för såväl föraren som tredje man. Sådana regler ha meddelats i förevarande lag.

Kommittén har funnit det riktigt, att den skadelidande även när skadan orsakats av fordon, som undantagits från lagens tillämpning, erhåller rätt att vända sig direkt mot fordonets ägare, d. v. s. staten. Skadeståndsskyldighet för staten skall dock föreligga endast när föraren genom oaktsamhet varit vållande till skadan.

Den gällande förordningens konstruktion, att den skadelidande har att hålla sig till föraren, som i sin tur äger vända sig mot staten för vad han nödgats utgiva, har sålunda övergivits. Någon skillnad i realiteten torde detta knappast innebära för andra fall än dem där den nu gällande förordningen på grund av förarens beteende frånkänner honom regressrätt mot staten. Med hänsyn till att de nya reglerna formellt ge den skadelidande allmänheten en vidgad skadeståndsrätt ha de emellertid ansetts böra erhålla civillags natur.

Lagförslaget upptager vidare regler till förarens skydd, motsvarande dem som skola gälla för förare av motorfordon, å vilka den föreslagna lagen om trafikförsäkring är tillämplig, ävensom vissa bestämmelser om rättegången.

Liksom gällande förordning skall den föreslagna lagen även avse vissa fordon som innehavas av staten med nyttjanderätt.

Förslag till lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Jfr 10 § sista st. i förslaget till lag om trafikförsäkring.

Den föreslagna lagen motsvarar lag i samma ämne den 31 oktober 1939 (nr 776). Ändringarna, som huvudsakligen äro av redaktionell natur, avse att anpassa lagen till den nu gällande förfogande- och rekvisitionslagstiftningen. De lagar, som här åsyftas, äro de som angivits i 11 §§ 2 mom. vägtrafikförordningen.

Vissa bestämmelser i nu gällande lagstiftning ha icke upptagits i kommitténs förslag. Härom anföres följande.

I *3 § bilansvarighetslagen* föreskrives, att om både ägare och förare äro enligt 2 § i samma lag pliktiga att ersätta skada, skola de taga del i ersättningens gäldande med hälften vardera. Då utredningens förslag innebär att det utöver culparegeln skärpta ansvaret upphäves såvitt gäller den personliga skadeståndsskyldigheten, finnes intet utrymme för en motsvarande regel.

Någon bestämmelse motsvarande *5 § första stycket* bilansvarighetslagen torde numera icke vara behövlig. Det får anses följa av sig självt, att ansvarigheten i förhållande till den skadelidande är solidarisk, om två eller flera trafikförsäkringar svara för samma skada. Har skada uppkommit under förhållanden, som avses i 4 § i kommitténs förslag till lag om trafikförsäkring, bör uppenbarligen sagda paragraf bli bestämmande även för den inbördes fördelningen av ansvarigheten mellan två eller flera solidariskt ansvariga försäkringar (jfr s. 67). Om två eller flera motorfordon gemensamt orsakat skada å person eller egendom som befinner sig utanför fordonet, torde 4 §:s regler bli tillämpliga ex analogia beträffande ansvarigheten försäkringarna emellan. Om dessa regler ej ge ledning, torde resultatet böra bli hälftendelning. Kommittén har — liksom grannländernas kommittéer — funnit överflödigt att meddela föreskrifter i lag om den inbördes fördelningen av det solidariska ansvaret.

Någon motsvarighet till preskriptionsbestämmelsen i *9 § första stycket bilansvarighetslagen* återfinnes icke i förslaget. Behovet av kortare preskriptionstid i skadeståndsmål än den allmänna tioåriga torde komma att tillgodoses genom det förslag av preskriptionsutredningen som nu framlagts (SOU 1957:11). Skulle lagstiftning innehållande generella bestämmelser om preskription icke ha hunnit träda i kraft senast samtidigt med den nu föreslagna lagstiftningen eller skulle den kommande preskriptionslagstiftningen till äventyrs icke tillgodose de speciella önskemålen på förevarande område, måste kommitténs förslag kompletteras med preskriptionsbestämmelser, varvid 29 och 30 §§ försäkringsavtalslagen böra uppmärksammas.

Vad angår *9 § andra stycket bilansvarighetslagen* må nämnas, att ingående diskussioner förts om lämpligheten av en dylik bestämmelse. Det danska förslaget upptager i § 15 en bestämmelse om att skadeståndsanspråket bortfaller, om icke den skadelidande inom sex månader efter det han fått kännedom om skadan och mot vem anspråket skall riktas anmält sitt krav hos ägaren (brukaren) eller försäkringsanstalten; detta skall dock icke gälla när anspråket grundas på allmän skadeståndsrätt. Den svenska kommittén har stannat för att icke medtaga någon sådan bestämmelse i sitt förslag. Ifrågavarande skyldighet kan ganska lätt medföra rättsförlust för den skadelidande. För försäkringsanstalterna torde bestämmelsen icke ha något större värde, och från försäkringshåll har man icke deklarerat något starkt intresse av dess bibehållande. Förutsättning är dock, att den allmänna preskriptionstiden för framställande av skadeståndskrav högst väsentligt förkortas. Det må erinras, att om anmälan sker till ägaren, någon säker garanti icke finnes för att denne för anmälan vidare till försäkringsanstalten; den enda tänkbara sanktionen synes vara, att anstalten med stöd av 9 § sista st. i förslaget förbehåller sig, att försäkringen i sådant fall icke skall gälla gentemot försäkringstagaren. Slutligen medför undantaget från anmälningsplikten för culpafallens vidkommande en mycket betydande inskränkning i regelns tillämpningsområde. Den norska kommitténs förslag överensstämmer i denna del med det svenska förslaget. I Norge finns för närvarande ingen dylik anmälningsskyldighet, och från norskt försäkringshåll har upplysts att detta icke medfört några svårigheter.

I *14 § trafikförsäkringslagen* stadgas att om i skadestånd skall utgå livränta, vars kapitalvärde vid livräntans början överstiger försäkringsbeloppet, så skall livräntan nedsättas till belopp som svarar mot försäkringsbeloppet. Enligt förslaget skall personskademaximum avskaffas. Någon motsvarighet till ifrågavarande stadgande erfordras då icke längre.

I *16 § trafikförsäkringslagen* stadgas, att om flera lidit skada i följd av samma händelse, må, utan hinder av dom varigenom skadestånd tillerkänts en av dem, på yrkande av annan som icke hörts i målet, i tvist om fördelning av försäkringsbeloppet prövas, om och i vad mån andel däri skall beräknas för det utdömda skadeståndet. Enligt kommitténs förslag avskaffas försäkringsmaximum beträffande personskada; i fråga om sådan skada kan alltså problemet över huvud icke vidare uppkomma. Vad angår egendomsskada har i 8 § tredje st. i lagförslaget upptagits en bestämmelse, som gör ett stadgande motsvarande 16 § trafikförsäkringslagen överflödigt.

Någon motsvarighet till stadgandet i *19 § trafikförsäkringslagen,* att försäkringsgivaren ej så länge försäkringen är i kraft (och t. o. m. viss tid därefter) till befrielse från ansvarighet gent emot den som lidit skada äger åberopa omständighet som beror av annan än denne, har icke ansetts behövlig. Det ligger i sakens natur att 1 kap. i lagförslaget är tvingande rätt.

Enligt *21 § andra stycket trafikförsäkringslagen* skall ansvarigheten för

skada som orsakas av oförsäkrat eller okänt fordon fördelas mellan samtliga trafikförsäkringsanstalter enligt en i lagrummet angiven regel. Kommittén förutsätter, att erforderliga bestämmelser i förevarande hänseende intagas i trafikförsäkringsföreningens av Konungen fastställda stadgar.

Bestämmelser motsvarande *25 § trafikförsäkringslagen* ha icke längre ansetts erforderliga; se ovan s. 116. Även bestämmelserna i *26 § trafikförsäkringslagen* ha ansetts kunna utgå ur lagstiftningen.

VII. Reservationer.

Reservationer mot kommitténs förslag ha avgivits av kommitténs ordförande, professor Strahl, och av ledamoten hovrättsrådet Conradi.

Professor Strahls reservation.

3 §.

Enligt min mening är trafikförsäkringens viktigaste uppgift att bereda ekonomiskt skydd mot följderna av personskador. Skyddet är emellertid icke tillfredsställande, om det sviker i sådana fall där den skadelidande medverkat till skadan genom en oaktsamhet sådan som människor i allmänhet tid efter annan låta komma sig till last.

I försäkringsavtalslagen har hänsyn tagits till att en försäkring bör ge skydd även mot försäkringshavarens egen oaktsamhet. Enligt 18 och 20 §§ nämnda lag skall sålunda ersättning från en försäkring utgå, även om försäkringsfallet framkallats genom vårdslöshet av försäkringshavaren; försäkringsgivaren är fri från ansvarighet endast om försäkringsfallet framkallats med uppsåt eller genom grov vårdslöshet. Någon jämkning förekommer icke. I lagen om yrkesskadeförsäkring, 27 och 28 §§, sträckes försäkringsskyddet än längre.

I fråga om trafikförsäkringen är det så mycket större anledning att i allmänhet låta ersättning för personskada utgå utan nedsättning på grund av vållande hos den skadade som detta vållande i regel torde bestå av en tillfällig ouppmärksamhet; det må erinras om att domstolarna ställa stränga krav på uppmärksamhet i trafiken. Ett sådant vållande bör icke anses förringa den skadades anspråk på ersättning. Tvärtom måste det anses önskvärt, att trafikanterna på vägar och gator äro skyddade mot de ekonomiska följderna av detta slags oaktsamhet, vilken ingen torde kunna undvika att stundom begå. Själva naturen av de risker som uppkomma genom bruket av motorfordon och som föranlett anordnandet av trafikförsäkringen — enligt förslaget även omfattande skador som bevisligen icke kunna tillskrivas något vållande å fordonets sida — gör det därför angeläget, att de skadade i allmänhet erhålla ersättning utan reduktion.

Från preventionssynpunkt torde jämkning av ersättningen för person-

skada i alla vanliga fall vara av ringa värde. Det är, bortsett från undantagsfall, föga antagligt att människor, medvetet eller omedvetet, skulle oftare utsätta sig för risk för kroppsskada för det de få full ersättning även om de bete sig vårdslöst. Den preventiva effekten av de nuvarande jämkningsreglerna synes vara så oviss och, om den finnes, så liten att det icke är motiverat att för dess skull upprätthålla dessa regler.

Det är vidare att märka, att ersättning för personskada för att göra avsedd nytta måste utgå med belopp som någorlunda tillgodoser behovet av ersättning. Det måste ifrågasättas, om det finns tillräckliga skäl att anordna en obligatorisk trafikförsäkring avseende personskador för fall där de ersättningar som utgå därifrån icke bliva sådana att den skadade undgår att falla socialvården eller den enskilda hjälpverksamheten till last. Om ersättningarna reduceras kraftigt på grund av den skadades vållande till olyckan och utan hänsyn till behovet av ersättning, måste de emellertid i många fall bliva otillräckliga för den skadades försörjning.

Genom begränsning av antalet fall där vållande hos den skadade föranleder nedsättning av hans ersättning underlättas också skaderegleringen. Den förenkling av denna, som kommittéförslagets regel, att ersättning från trafikförsäkringen utgår även för rent kasuell skada, i och för sig är ägnad att medföra, inträder i många fall icke, om vållandefrågan ändock måste utredas emedan det yrkas nedsättning av ersättningen på grund av vållande hos den skadade. Är emellertid nedsättning av ersättningen för personskada i allmänhet utesluten, minskas säkerligen avsevärt antalet fall där vållandefrågan behöver utredas. Ty det kan förutsättas, att de egendomsskador, t. ex. på kläder, cyklar och hästfordon, som uppkomma i samband med personskador, mycket ofta icke äro av sådan storleksordning att det lönar sig att för deras skull utreda om vållande föreligger.

Starka skäl tala alltså för att ersättning för personskada i allmänhet skall utgå utan reduktion på grund av vållande hos den skadade.

Någon betänklighet mot att tillerkänna vållande skadad full ersättning även i fall där något vållande icke föreligger på motorfordonets sida hyser jag för min del icke. Det är enligt min mening verklighetsfrämmande att låta försäkringsskyddet bero av en jämförelse i det särskilda fallet mellan hur fordonet framförts och hur den skadade betett sig. Ersättningen betalas ju nämligen icke av ägaren till det motorfordon vars bruk orsakat skadan utan av kollektivet av motorfordonsägare genom de avgifter de betala till trafikförsäkringen. Inom yrkesskadeförsäkringen, där liknande läge föreligger, ifrågakommer icke att avgöra jämkningsfrågan genom att jämföra den skadades beteende med arbetsgivarens.

Icke heller kan enligt min mening mot en regel, enligt vilken ersättning från trafikförsäkringen i allmänhet utgår utan reduktion på grund av vållande hos den skadade, med fog invändas, att denne därigenom behandlas annorlunda och bättre än motorfordonsföraren om också denne skadas vid

tillfället. Antag att en bil kör på en fotgängare, att denne ensam är vållande, ehuru icke grovt vållande, och att utom fotgängaren även bilföraren skadas. Det förefaller mig icke behöva vålla några betänkligheter att i sådant fall låta fotgängaren få full ersättning från trafikförsäkringen, ehuru han enligt allmänna skadeståndsregler måste erlägga fullt skadestånd till föraren. Jag kan nämligen icke inse, varför ersättningen från trafikförsäkringen skulle behöva nedsättas emedan den skadelidande ådragit sig skadeståndsskyldighet. För övrigt uppnås icke heller enligt kommittéförslaget full korrespondens mellan ersättningen från trafikförsäkringen och skadeståndet.

Att för alla fall bortse från den skadades beteende vore emellertid att sträcka försäkringsskyddet alltför långt. Det torde icke böra åläggas motorfordonsägarna att bekosta ersättningar åt skadade som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Även preventiva skäl kunna åberopas för en begränsning avseende sådana fall. I dessa bör emellertid den skadade lämnas utan ersättning oberoende av att i det särskilda fallet grovt vållande till äventyrs föreligger även på motorfordonets sida. Hans beteende, t. ex. att cykla mitt på en landsväg nattetid utan lykta, blir nämligen icke bättre och hans anspråk på ersättning icke mera välgrundat för det motorfordonsföraren exempelvis var berusad och också därför icke upptäckte honom.

Enligt min uppfattning saknas anledning att tillerkänna den skadade någon ersättning där han vållat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet. I detta sammanhang föredrager jag uttrycket grov vårdslöshet framför det i kommittéförslagets 8 och 9 §§ brukade uttrycket hänsynslöst, vilket ej synes träffande när oaktsamheten går ut över den handlande själv. Under uttrycket grov vårdslöshet bör enligt min mening icke anses falla grova fel begångna av tillfällig ouppmärksamhet eller bristande sinnesnärvaro eller omdöme men däremot i icke alltför ringa utsträckning medvetet åsidosättande av den hänsyn man är skyldig andra trafikanter. Någon regel om jämkning i gränsfall mellan grov vårdslöshet och mindre grov sådan synes mig icke påkallad. Det må erinras, att någon sådan icke förekommer i 1902 års lag om elektriska anläggningar för motsvarande fall; jfr också 6 § andra st. första punkten i 1886 års järnvägsskadelag. I en försäkringsanordning sådan som den förevarande synes det väl försvarligt, att försäkringen antingen utfaller eller också icke och att det alltså ej förekommer några mellanfall. Detta är den ståndpunkt som försäkringsavtalslagen intager i de anförda lagrummen (jfr också 25 §). Att rättstillämpningen ställes inför valet mellan allt eller intet är så till vida en fördel som därigenom föranledes en restriktiv tillämpning av medverkansregeln. Skulle denna ståndpunkt icke vinna gillande, finnes emellertid möjlighet att låta grov vårdslöshet i vissa fall medföra endast partiell förlust av rätten till ersättning.

Att, såsom jag förordar, personskada i allmänhet skall ersättas fullt från trafikförsäkringen oberoende av att den skadade måhända medverkat till skadan genom vållande medför en icke obetydlig höjning av premierna. Enligt de beräkningar, som redovisats ovan (s. 74), skulle ett borttagande av all jämkning av ersättning för personskada i de fall som behandlas i 3 § första st. medföra en höjning med cirka 7,5 %. Att försäkringsskyddet mot personskada blir tillfredsställande är emellertid enligt min uppfattning så viktigt, att en höjning av denna storleksordning synes mig motiverad.

Vad därefter beträffar ersättning för egendomsskada anser jag, lika med kommitténs majoritet, att vållande hos den skadelidande bör kunna föranleda nedsättning av ersättning för sådan skada och att härför ej bör krävas en särskilt hög grad av vållande. Jag kan emellertid icke finna, att det avgörande bör vara en jämförelse mellan de båda sidorna med avseende å vad som kan läggas dem till last. Enligt min åsikt bör frågan prövas efter vad som finnes skäligt med hänsyn till vad som ligger den skadelidande till last, och det sätt varpå motorfordonet fördes erhålla betydelse endast i den mån det inverkar på bedömandet av den skadelidandes beteende. Liksom personskada enligt min mening icke bör ersättas där den skadade ådragit sig skadan genom grov vårdslöshet oavsett huruvida måhända grov vårdslöshet föreligger även på fordonets sida, bör enligt mitt förmenande ersättning icke heller utgå för egendomsskada där ägaren genom grov vårdslöshet medverkat till skadan, såsom när en cykel skadats till följd av cyklistens grova vårdslöshet. Vid lägre grad av vållande kan det vara motiverat att ersättning utgår, men i vad mån reduktion av ersättningen bör ske bör ej avhänga av en jämförelse med graden av det vållande som till äventyrs må ha förekommit på motorfordonets sida: en skadelidande, som t. ex. brutit mot vänsterregeln, bör icke ha större ersättning för det motorfordonsföraren exempelvis körde för fort eller mindre för det han körde med tillåten hastighet. Jag förordar av dessa skäl, att reduktion av ersättning av egendomsskada må ske efter vad som prövas skäligt med hänsyn till vad den skadelidande låtit komma sig till last.

En sådan regel förefaller mig vara till sin grund och sina resultat att föredraga framför den i kommittéförslaget upptagna regeln, och den torde icke vara mera svårtillämpad än denna. I kommittéförslaget har nämligen icke lyckats att ange om, huru eller i vad mån den omständigheten att ersättning från trafikförsäkringen skall utgå även vid rent kasuell skada skall vid jämförelse med vållande på den skadelidandes sida väga till dennes förmån. Icke heller kommitténs motiv synas mig tillräckligt upplysande. Såväl kommittéförslagets regel som den av mig föreslagna lämnar utrymme för utbildandet av en praxis.

Jag föreslår av skäl för vilka nu redogjorts, att 3 § i lagförslaget erhåller följande lydelse:

3 §.

Ersättning utgår icke i anledning av personskada som någon uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet ådragit sig.

Ersättning för egendomsskada må nedsättas eller bortfalla efter vad som prövas skäligt med hänsyn till vad den skadelidande må hava låtit komma sig till last.

Har den — — — (= kommittéförslaget) — — —äro därtill.

4 §.

I 4 § andra st. av kommittéförslaget stadgas för fall av kollision mellan två motorfordon, att rätten skall med hänsyn till vad som ligger vardera sidan till last och omständigheterna i övrigt pröva i vad mån ersättning skall utgå. Innebörden härav är, såsom framgår av kommitténs motiv, i allt fall i huvudsak att skadan å vardera sidan skall ersättas från den andra sidans trafikförsäkring endast i den mån den vid en jämförelse mellan vad som ligger vardera sidan till last prövas skäligen böra bäras icke av den skadelidandes sida utan av motsidan. En fördelning av vardera sidans skada skall alltså ske efter vad som befinnes skäligt.

Mot denna regel kan framställas en invändning som jag framställt redan mot kommittéförslagets 3 §, nämligen att eftersom ersättningarna betalas av försäkringsanstalterna, det är verklighetsfrämmande att låta ersättningarna bestämmas efter en jämförelse mellan vad som ligger vardera sidan till last i det särskilda fallet. Regeln medför, att ersättningens storlek kommer att bero icke av den skadelidandes beteende allenast utan av en jämförelse mellan detta och det fel som begåtts å andra sidan, så att ett fel på den skadelidandes sida får större eller mindre betydelse för ersättningens storlek beroende på vad som kan läggas den andra sidan till last.

Det kan emellertid för fall av kollision mellan motorfordon anföras ett argument för jämkning efter en sådan jämförelse, vilket icke har tillämpning i andra fall, nämligen det att regeln sätter en övre gräns för ersättningarna från de kolliderande fordonens trafikförsäkringar. Där skada uppstått å båda sidorna, kommer nämligen enligt regeln den jämkning som sker av ersättningen åt ena sidan att motsvaras av en därefter avpassad jämkning av den andra sidans ersättning: om den ena sidan får sin ersättning minskad till ⅔, erhåller sålunda den andra sidan en till ⅓ jämkad ersättning. Från de kolliderande fordonens trafikförsäkringar behöver därför aldrig utbetalas mera än full ersättning för den största av de båda skadorna, medan trafikförsäkringarna, om jämkning efter en sådan jämförelse ej skulle ske, skulle kunna komma att få betala full ersättning för båda skadorna.

I betraktande av att trafikförsäkringsanordningen i vad den avser kollisionsskador på egendom huvudsakligen är en försäkring till förmån för motorfordonsägarna synes det försvarbart att godtaga den av kommittén

föreslagna jämkningsregeln såvitt gäller egendomsskada. Regeln är i allt fall så till vida tillfredsställande för motorfordonsägarna som den, frånsett undantagsfall, torde tillförsäkra ägare av skadat motorfordon full ersättning för skadan, där hans sida är fri från vållande och vållande ligger den andra sidan till last. Att motorfordonsägare, där båda sidorna begått lika stora fel, får allenast halv ersättning är en brist i försäkringsskyddet som kan försvaras med att det icke ansetts motiverat att ålägga motorfordonsägarna avgifter som skulle täcka ett längre gående skydd.

Vad personskada angår är det däremot enligt min mening icke försvarbart att på detta sätt begränsa försäkringsskyddet. Det är nämligen, såsom jag framhållit i min reservation vid 3 §, angeläget att ersättningarna för personskada utgå med belopp som någorlunda motsvara behovet av ersättning. Att anordna en obligatorisk försäkring mot personskada som i ett avsevärt antal fall ger halv ersättning, t. ex. halv livränta, förefaller mig olämpligt. De skäl, som kommittén anfört till motivering av 4 § första st. må vara tillräckliga för att motivera den där upptagna regeln, att den som under färd med ett motorfordon skadas av ett annat motorfordon icke erhåller ersättning från detta fordons försäkring med mindre något fel kan läggas detta fordons sida till last, men jag anser, att ersättning för personskada, när sådan utgår, bör utgå med fullt belopp, såframt icke den skadade ådragit sig skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Medverkansregeln bör i fråga om personskada enligt min mening i 4 § vara densamma som den jag föreslagit för fall motsvarande 3 § första st. i kommitténs förslag. Enligt de verkställda kostnadsberäkningarna medför ett avskaffande av all jämkning vid personskada, således ej blott i fall som avses i sistnämnda lagrum utan även i det förevarande, en ökning av premiekostnaderna med c:a 10 %.

Jag föreslår av dessa skäl, att till 4 § andra st. fogas orden: Ersättning för skada å person skall dock icke utgå, om den skadade ådragit sig skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, och skall i annat fall utgå utan jämkning.

6 §.

Mot den metod för maximering av ersättningarna för personskada, som gällande trafikförsäkringslag tillämpar, kan enligt min mening invändas, att den är ägnad att gynna äldre skadade framför yngre och dem som drabbas av partiell invaliditet framför dem som bliva helt invalida.

Olägenheterna härav bliva naturligtvis mindre framträdande ju högre maximigränsen sättes. Men även om, såsom diskuteras i kommitténs motiv, maximibeloppet skulle höjas från nuvarande 200 000 kr. till 400 000 kr., skulle invändningen icke bliva grundlös. Ty ett belopp av 400 000 kr. förslår enligt de av riksförsäkringsanstalten tillämpade grunderna icke att

bekosta högre livränta än som framgår av följande tabell, avseende livsvarig årlig livränta för män i olika begynnelseåldrar.

10	år	c:a	13 740 kr.
15	»	»	14 230 »
20	»	»	14 770 »
25	»	»	15 430 »
30	»	»	16 240 »
35	»	»	17 270 »
40	»	»	18 580 »
45	»	»	20 270 »
50	»	»	22 510 »

Att åter, såsom kommittén föreslår, avskaffa varje maximum för ersättningen för personskada möter enligt min uppfattning den invändningen, att det icke bör åläggas motorfordonsägarna att bekosta försäkring för tryggande av höga inkomster. Det bör ankomma på den som har sådana inkomster att själv försäkra sig, något som han, hur hög ersättning trafikförsäkringen än må ge, ändock måste göra om han vill ha trygghet mot inkomstbortfall på grund av kroppsskada.

Enligt min uppfattning bör ett maximum utsättas för ersättning för inkomstbortfall men efter en annan metod än den i nu gällande trafikförsäkringslag tillämpade. Jag föreslår, under åberopande av vad första lagutskottet anfört i ämnet (se ovan s. 29), att maximeringen sker efter den metod som brukas inom yrkesskadeförsäkringen, nämligen så att inkomst icke ersättes i vad den må överstiga visst årligt belopp, förslagsvis 20 000 kr. I betraktande av svårigheterna för en skadad med hög inkomst att omedelbart efter olyckan nedbringa sina levnadsomkostnader torde dock denna begränsning icke böra gälla första tiden därefter, förslagsvis icke under första året.

Jag anser en sådan maximering motiverad, ehuru dess inverkan på premierna icke synes låta sig beräkna och antages bliva ringa.

I vad ersättning för personskada avser annat än mistad arbetsförtjänst torde ersättningen icke kunna uppgå till sådant belopp, att en maximering erfordras för att förebygga att trafikförsäkringen i något fall betungas med större betalningsskyldighet än den kan bemästra.

Det kan emellertid ifrågasättas, om det icke från annan synpunkt vore anledning att maximera ersättningarna för sveda och värk. I betraktande av att dessa ersättningar nödvändigtvis måste bestämmas efter en vag skälighetsuppskattning kan det befaras, att de småningom drivas i höjden genom en naturlig benägenhet att tillgodose den skadade. En maximering till exempelvis 10 kr. per dag skulle därför kunna övervägas. Att under senare år någon höjning av dessa ersättningars realvärde icke synes ha skett kan

bero av det inflytande i motsatt riktning som penningvärdets fall utövat. Då emellertid något aktuellt behov av maximering av dessa ersättningar icke framträtt, har jag ej ansett mig böra föreslå någon sådan.

Jag föreslår av skäl som nu anförts, att i 6 § såsom ett första stycke införas följande bestämmelser.

6 §.

Mistad arbetsförtjänst ersättes icke i vad den må överstiga 20 000 kronor för år räknat. Denna begränsning gäller dock icke under ett års tid efter skadans inträffande.

8 §.

Om en maximering av ersättningen för personskada såsom jag förordar stadgas, bör regeln i 8 § andra st. om begränsning av det personliga skadeståndsansvaret för belopp överskjutande försäkringsbeloppet utvidgas till att avse ej blott såsom enligt kommittéförslaget egendomsskada utan även personskada.

Jag har uppmärksammat, att bestämmelsen i 8 § första st. om jämkning av det personliga skadeståndsansvaret efter samma grund som jämkning av försäkringsersättningen får större praktisk betydelse enligt min reservation än enligt kommittéförslaget. Om ersättningen maximeras icke blott för egendomsskada utan även för personskada, kan det nämligen oftare inträffa, att de avvikelser från allmänna regler om skadeståndets storlek vilka stadgas i 3 § första st. av kommittéförslaget medföra att skadeståndet kommer att överstiga eller understiga den gräns, nämligen maximigränsen för försäkringsersättningen, ovanför vilken det kan bli av betydelse för förhållandet mellan skadelidande och skadeståndsskyldig huruvida skadeståndsskyldighet föreligger. Och genom att jag föreslår, att vid personskada endast uppsåt och grov vårdslöshet hos den skadelidande skola föranleda reduktion av skadeståndet men att reduktionen i dessa fall skall innebära totalförlust av skadeståndsrätten, kommer det oftare att inträffa, att någon reduktion enligt 3 § icke skall ske (ehuru jämkning skulle ske enligt allmän skadeståndsrätt) och säkerligen även något oftare att den skadelidande frånkännes skadeståndsrätt (ehuru han skulle äga sådan enligt allmän skadeståndsrätt).

Att de regler jag förordar i min reservation relativt ofta skulle leda till skadeståndsrätt för den skadelidande med belopp som överstiger försäkringsmaximum (ehuru han ej skulle äga rätt till så högt skadestånd enligt allmän skadeståndsrätt) synes mig dock icke behöva möta större betänkligheter. Skadeståndsskyldighet med belopp överskjutande försäkringsmaximum må nämligen enligt 8 § andra st. icke åläggas, med mindre den skadeståndsskyldige vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst. Den regressrätt åter som enligt 9 § första st. tillkommer försäkringsanstalten i

vad avser belopp som täckes av försäkringsersättningen kan, om skadan icke vållats uppsåtligen, nedsättas till belopp som finnes skäligt.

Att det å andra sidan också relativt ofta skulle kunna inträffa, att den skadelidande på grund av uppsåt eller grovt vållande frånkännes skadestånd (ehuru han enligt allmän skadeståndsrätt skulle äga rätt till sådant), synes mig icke heller behöva inge allvarliga betänkligheter. Jag kan nämligen icke finna det angeläget, att den som betett sig på angivet sätt och som därför enligt min mening bör vara utesluten från rätt till försäkringsersättning skall i stället äga rätt till skadestånd av t. ex. bilföraren, om även denne grovt försyndat sig.

Hovrättsrådet Conradis reservation.

Vid reformering av trafikförsäkringen anmäla sig med styrka två krav på utvidgning av försäkringsansvarigheten utöver dem som redan tillgodosetts genom förslaget. Det ena kravet avser förares skydd. Förare erhåller enligt gällande rätt icke ersättning från det av honom förda fordonets försäkring. Detta är en mycket väsentlig lucka i det skydd försäkringen erbjuder. Anställda förare få visserligen vid olycksfall under körning ersättning från yrkesskadeförsäkringen, men över hälften av landets bilar föras av ägaren själv eller eljest under sådana förhållanden, att yrkesskadeförsäkringslagstiftningen icke blir tillämplig vid inträffande skadefall (se ovan s. 45).

Om för en måttlig kostnad skydd i form av ersättning från trafikförsäkringen kunde beredas även föraren, inklusive ägaren när han själv för fordonet, borde detta vara en reform, som också bilägarna skulle kunna hälsa med glädje. Erfarenheten visar, att icke få bilägare för närvarande anse sig böra komplettera trafikförsäkringen med en olycksfallsförsäkring, som ger dem skydd även vid dikeskörningar och dylika situationer, där något annat motorfordon än deras eget icke är upphov till skadan. Trafikförsäkringsbolagen tillhandahålla numera såsom komplement till trafikförsäkringen en olycksfallsförsäkring, som för en obetydlig premie bereder den som vid olyckstillfället befinner sig i vagnen såsom förare skydd vid invaliditet med belopp intill 60 000 kr.; vid dödsfall utgår till de efterlevande ett belopp av 20 000 kr. Denna försäkring ger emellertid som synes långt mindre förmåner än dem som beredas t. ex. passagerare enligt trafikförsäkringen. Från samhällsekonomisk synpunkt är det obestridligt riktigast, att kostnaden för skador som drabba föraren lägges på motorfordonstrafiken och icke stannar på socialförsäkringen eller drabbar annan socialvård.

De invändningar som anförts ovan s. 45 f — att premierna skulle komma att beräknas icke efter den presumtivt skadades inkomster (utan, såvitt jag förstår, efter fordonets beskaffenhet och användningssätt), att ersättning för sveda och värk skulle komma att inbegripas under försäkringen

m. m. — kunna visserligen icke frånkännas all betydelse men förlora uppenbarligen i huvudsak sin slagkraft, om det visar sig att kostnaderna för reformen på det hela taget bli tämligen obetydliga.

Den utredning som kommittén låtit utföra visar att premiekostnadsökningen, om förare skulle inbegripas under försäkringsskyddet (d. v. s. likställas med passagerare), skulle stanna vid c:a 14 % (ovan s. 74). Det finns enligt min mening i och för sig ingen anledning att låta denna tämligen obetydliga kostnadsökning stå hindrande i vägen för en så önskvärd reform som den nu avsedda.

Frågan kan dock icke bedömas isolerat. Hänsyn måste tagas även till konkurrerande reformkrav. Såsom ovan inledningsvis nämnts är det ytterligare ett krav på utvidgning av försäkringsansvaret som i detta sammanhang påkallar beaktande. Det är önskemålet att kunna avskaffa jämkning av ersättning för personskada med hänsyn till den skadades medvållande.

Härutinnan kan jag i det väsentliga ansluta mig till de synpunkter som kommitténs ordförande anfört i sin reservation. Jag kommer liksom han till den slutsatsen, att det är i hög grad angeläget att befogenheten att jämka ersättningarna för personskada i anledning av medvållande borttages. Premiekostnadsökningen härför synes uppgå till allenast 10 % utöver vad som skulle följa av förslaget i övrigt (ovan s. 74). Det är att märka, att även motorfordonsägarna och motorfordonsförarna själva komma i åtnjutande av förmånen av en utvidgning av försäkringsansvaret i nu förevarande hänseende. Reformen skulle nämligen för deras vidkommande innebära, att närhelst ersättning för personskada vid kollision mellan motorfordon utginge från trafikförsäkringen till föraren, så skulle hela skadan betalas, även om den skadade också själv var vållande till sammanstötningen, blott icke vårdslösheten var grov.

Jag räknar det också som en stor vinst, att de av professor Strahl föreslagna principerna för jämkning av personskadeersättning på grund av medvållande säkerligen komma att avsevärt nedbringa antalet trafikmål, i vilka skadeståndstalan föres. Personskada som drabbar cyklist, fotgängare, förare av hästfordon eller passagerare i motorfordon, när denne kräver ersättning från försäkringen för det fordon vari han färdas, kommer jämlikt 1 § att ersättas oberoende av vållande å motorfordonets sida. Enligt Strahls förslag kommer icke heller vållande å den skadelidandes sida att i praktiken spela någon roll. Därmed är för dessa fall vållandefrågan helt eliminerad. Vad angår personskada i kollisionsfall (4 §) — här intresserar främst skada å förare, eftersom passagerare ju har rätt till ersättning från det egna fordonets försäkring — skall visserligen vållande i regel vara förutsättningen för att ersättning skall utgå; men då eventuellt medvållande å den skadades sida endast i undantagsfall skall tagas i betraktande och därav utan vidare följer att den hittills så betydelsefulla avvägningen mellan de olika sidornas vållande icke behöver ske, torde regelmässigt domen

i anledning av åtalet vara tillfyllest för bedömningen av vållandefrågan i dessa fall. Är den andra bilens förare vållande, får den skadade full ersättning, är sagde förare icke vållande, får den skadade ingen ersättning.

Vad nu sagts har visserligen endast tagit sikte på personskadorna. Beträffande egendomsskadorna innebär Strahls förslag, att jämkning av ersättningen på grund av medvållande från den skadelidandes sida skall ske i ungefärligen samma utsträckning som enligt gällande rätt. Då emellertid i allmänhet dessa skador i det särskilda fallet uppgå till väsentligt mindre belopp än personskadorna, vågar man antaga att — sedan rättegång beträffande personskadorna visat sig vara obehövlig — försäkringsbolagen oftast skola lyckas reglera egendomsskadorna utan att anlita domstolarna.

Båda de här ovan diskuterade utvidgningarna av försäkringsansvaret — utsträckning av förareskyddet och införande av rätt till ersättning för personskada i huvudsak oavsett medvållande — torde emellertid jämsides med de ävenledes kostnadskrävande reformer som förslaget innebär icke kunna genomföras nu. Det skulle medföra en kostnadsstegring — 33 à 34 % — som icke synes rimligen kunna påläggas motorismen i ett sammanhang. I valet mellan de två av mig här diskuterade reformerna har jag efter åtskillig tvekan stannat för att förorda den sistnämnda: slopande av befogenheten att jämka ersättning för personskada.

Emellertid bör Sverige i detta hänseende icke gå sina egna vägar. Jag vill icke ställa mig som förespråkare för ett frångående av det nu framlagda gemensamma nordiska utkastet på denna punkt, med mindre enighet därom kan uppnås med de andra länderna. Det har icke varit möjligt att vinna gehör för de nu framförda synpunkterna under kommittéarbetet. Det bör enligt min mening från svensk sida eftersträvas att vinna beaktande för dem under det fortsatta nordiska samarbetet på lagstiftningens förverkligande.

Beträffande utformningen av regeln om jämkning av ersättning för egendomsskada vid medvållande å den skadelidandes sida kan jag icke inse, att mera vägledning behövs än den som erbjudes av 6 kap. 1 § andra punkten strafflagen. Att i fortsättningen försäkringsbolaget står såsom ersättningsskyldigt i stället för bilägaren kan icke göra någon skillnad. Jag är ganska övertygad om att resultatet blir, att hittillsvarande rättspraxis kommer att bestå.

Under åberopande av vad nu anförts förordar jag, att 3 och 4 §§ erhålla följande lydelse:

3 §.

Ersättning utgår icke i anledning av personskada, som någon uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet ådragit sig. Har den som led sådan skada medverkat därtill genom vårdslöshet, som icke kan betecknas såsom grov, vare det utan inverkan på ersättningen.

Har den som led egendomsskada medverkat till skadan genom vållande,

evad det var grovt eller icke, skall ersättningen jämkas efter vad som prövvas skäligt.

Har den skadelidande — — — (= kommittéförslaget) — — — äro därtill.

4 §.

Har genom — — — (= kommittéförslaget) — — — gällande trafikregler.

Förelåg även — — — (= kommittéförslaget) — — — skall utgå. I fråga om ersättning för personskada skall dock gälla vad i 3 § första stycket sägs.

Översikt av viss utländsk rätt m. m.[1]

Av kommitténs sekreterare.

Skärpt ansvarighet.

Danmark: Presumtionsansvar; presumtionen brytes när det av omständigheterna framgår att skadan icke kunnat avvärjas genom den omsorg och försiktighet som betingas med hänsyn till såväl driften som materielen. Ansvarigheten är alltså ej fullt så sträng som i Sverige, i det att bristfällighet hos fordonet ej i och för sig medför ansvar.

Finland: Presumtionsansvar enligt samma principer som i Sverige, dock endast intill vissa belopp; för belopp därutöver gäller allmän skadeståndsrätt.

Norge: Rent objektivt ansvar med vissa undantag (t. ex. fall när den skadelidande medverkat till skadan genom uppsåt eller grov oaktsamhet samt kollisionsfall, se nedan).

England: Culpa-ansvar enligt common law (dock med i praxis starkt skärpt aktsamhetsnorm). Under vissa omständigheter — t. ex. i förhållande till betalande passagerare — har föraren bevisbördan för att han visat tillbörlig aktsamhet.

Frankrike: Objektivt ansvar (»ansvar för sak»), som bortfaller när det visas att skadan beror på force majeure.

Schweiz: Objektivt ansvar, som bortfaller när det visas att skadan uteslutande beror på vis major eller grovt vållande antingen av den skadelidande eller av tredje man.

Tyskland: Objektivt ansvar (»Gefährdungshaftung»), som bortfaller när skadan orsakats av händelse som icke kunnat undvikas och som icke beror på bristfällighet hos fordonet. Detta objektiva ansvar gäller dock endast intill vissa belopp; med avseende å belopp därutöver tillämpas allmän skadeståndsrätt. (Föraren är ansvarig på samma grunder, men blir befriad, om han exculperar sig.)

Rominstitutets förslag: Objektivt ansvar, som bortfaller när det visas att skadan berott uteslutande på vållande av den skadelidande eller tredje man eller på force majeure.

Vem åvilar den skärpta ansvarigheten?

I allmänhet ägare eller brukare. I England bär ägare (brukare) husbondeansvar för förare, som han har under sin kontroll. I Tyskland är liksom i Sverige (men i motsats till vad som är fallet i Danmark, Finland och Norge) även föraren ansvarig enligt den skärpta regeln, dock med rätt att föra exculpationsbevisning. Detsamma skulle gälla enligt Rominstitutets förslag.

[1] De länder, för vilkas rättsregler här redogöres, äro Danmark, Finland, Norge, England, Frankrike, Schweiz och Tyskland. Dessutom lämnas uppgifter om ett av internationella institutet för privaträttens förenhetligande avgivet förslag om skadeståndsansvar och obligatorisk försäkring för skada av motorfordon (nedan kallat Rominstitutets förslag: se institutets publikationer 1940, Etudes XVII, Doc. 31). Endast huvuddragen av de olika regelsystemen återges. — Jfr Gjallarhornet 1956 s. 508 ff. — Om en trafikansvarighetslag byggd på vissa nya principer — The Automobile Accident Insurance Act 1947 i den kanadensiska provinsen Saskatchewan — se Ussing i UfR 1951 B s. 41 ff. Under Europarådets hägn har i början av år 1957 utarbetats förslag till konvention om trafikförsäkring

Medverkan av den skadelidande.

Danmark: Skadeståndet bortfaller vid uppsåtlig medverkan och må i övrigt jämkas.
Finland: Samma regel som i Sverige. Ersättning till passagerare, som insett eller bort inse att föraren var berusad eller som genom färden gjort sig skyldig till brott, må därjämte jämkas efter omständigheterna.
Norge: Skadeståndet bortfaller vid uppsåtlig medverkan. Vid medvållande, som icke är grovt, utgår full ersättning. Har den skadelidande gjort sig skyldig till grov oaktsamhet, bortfaller skadeståndsskyldigheten, om icke motorfordonets ägare eller förare gjort sig skyldig till culpa. I sistnämnda fall bestämmes skadeståndets storlek av rätten efter omständigheterna.
England: Skadeståndet må jämkas efter omständigheterna.
Frankrike: D:o (i praxis utgår dock i regel oberoende av medvållande fullt skadestånd).
Schweiz: När den skadelidande gjort sig skyldig till grov culpa, bortfaller ansvarigheten, såvida icke vållande hos föraren (ägaren) eller bristfällighet hos fordonet medverkat till skadan. I så fall liksom när enkelt vållande ligger den skadelidande till last bestämmes ersättningen efter omständigheterna.
Tyskland: Skadeståndet må jämkas efter omständigheterna.
Rominstitutets förslag: Vid medvållande må skadeståndet jämkas efter omständigheterna. (Har den skadelidande gjort sig skyldig till medvållande förutsättes, för att ansvar skall inträda, vållande hos motorfordonets ägare eller förare.)

Undantag från det skärpta ägaransvaret i fråga om personskada.

Danmark: Motorfordonets förare och gratispassagerare.
Finland: Med motorfordonet befordrade personer, gentemot vilka ägaren är underhållspliktig eller som på grund av arbetsanställning hos ägaren äro obligatoriskt olycksfallsförsäkrade.
Norge: Motorfordonets förare (hans medhjälpare) samt gratispassagerare.
Frankrike: Förare och gratispassagerare.
Schweiz: Skadestånd till gratispassagerare kan nedsättas eller bortfalla. Däremot gäller det objektiva ansvaret i förhållande till föraren.
Tyskland: Motorfordonets förare (hans medhjälpare) samt passagerare (ansvarigheten omfattar dock den som mot betalning befordras med offentligt transportmedel).
Rominstitutets förslag: Alla som färdas med fordonet.

Omfattar det skärpta ansvaret gods som befordras med motorfordonet?

Danmark och Norge: Ansvarigheten gäller endast gods som befordras mot betalning.
Finland, Frankrike och Schweiz: Ej ansvar.
Tyskland: Det skärpta ansvaret gäller gods som mot betalning befordras med offentligt transportmedel; regeln är dock dispositiv.
Rominstitutets förslag: Ej ansvar.

Särskilda regler om ersättning vid kollision mellan motorfordon.

Danmark: Ansvarigheten för skada å förare eller ägare eller å något av fordonen fördelas av rätten mellan de båda sidorna efter omständigheterna.

Finland: Som i Sverige, dock faller skada å förare under lagens huvudregel; se ovan.
Norge: Det objektiva ansvaret enligt motorloven gäller icke i kollisionstillfälle.
England: Ingen särbestämmelse.
Frankrike: Ansvarsfördelning efter skuldgraden. Vid rena olycksfall får enligt nyare rättspraxis vardera sidan full ersättning.
Schweiz: I fråga om personskada sker ansvarsfördelning efter skuldgraden. Vid rena olycksfall får vardera sidan halv ersättning. I fråga om sakskada gälla icke de särskilda motoransvarsreglerna.
Tyskland: Ansvarsfördelning med hänsyn till omständigheterna, särskilt med hänsyn till vardera sidans medverkan till skadan.
Rominstitutets förslag: Ansvarsfördelning efter skuldgraden, subsidiärt enligt rättens bedömning av samtliga föreliggande omständigheter.

Omfattar det skärpta ansvaret icke-ekonomisk skada?

Danmark: Ja.
Finland: Nej.
Norge: Nej. Ersättning utgår endast när skadan vållats genom uppsåt eller grov oaktsamhet och täckes icke av försäkringen.
England: Ansvaret grundas på common laws allmänna culparegel (se ovan). Detta ansvar omfattar även ideell skada.
Schweiz: Nej. Ersättning utgår endast vid vållande och i allmänhet kräves därjämte att uppsåt eller grovt vållande skall ha förelegat. Ersättningen omfattas av försäkringen.
Tyskland: Nej.
Rominstitutets förslag: Den nationella lagen skall gälla.

Försäkring eller motsvarande skydd.

Danmark: Obligatorisk ansvarsförsäkring av garantiförsäkrings natur. Försäkringen täcker ersättningsskyldighet för de slag av skador, som omfattas av de skärpta ansvarsreglerna.
Finland: Obligatorisk ansvarsförsäkring av garantiförsäkrings natur. Försäkringen gäller de skador som ersättas enligt lagen om ansvarighet vid trafik med motorfordon (utanför försäkringsskyddet faller alltså ersättning för gods som befordras med fordonet, ersättning åt ägarens nära anhöriga som befordras med fordonet, ersättning för ideell skada m. m.; se ovan).
Norge: Ägare (brukare) skall hos polisen ställa garanti för det skadeståndsansvar, som motorfordonets bruk medför. I praktiken sker detta genom att försäkringsbevis företes.
England: Ägaren (brukaren) är skyldig att teckna försäkring mot sitt ansvar för personskada. Icke betalande passagerare samt personer anställda hos ägaren omfattas ej av försäkringsskyddet.
Frankrike: Obligatorisk ansvarsförsäkringsplikt gäller blott för vissa ansvariga (ägare till bilar, som användas i yrkesmässig trafik, tävlingsarrangörer, tjänstemän som bruka egna fordon i tjänsten).
Schweiz: Ägare (brukare) åligger att teckna ansvarsförsäkring för skador som orsakas av motorfordonets bruk. Försäkringsskyddet omfattar icke vissa anhöriga.
Tyskland: Ägare (brukare) har skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för sig

och föraren. Försäkringsskyddet gäller icke för vissa anhöriga m. fl.
Rominstitutets förslag: Obligatorisk ansvarsförsäkring av garantiförsäkrings natur (med vissa undantag).

Försäkringsmaxima.

Danmark: 60 000 danska kr. för varje händelse med ev. viss förhöjning beträffande motorfordon, som i förvärvssyfte användes till personbefordran.
Finland: Årlig invaliditetsränta per person 480 000 mark (motsvarande ca 7 200 sv. kr.), årlig livränta till efterlevande make 240 000 mark och till varje barn (om även make erhåller livränta) 120 000 mark, för sjukdoms- och begravningskostnader 200 000 mark (motsvarande ca 3 000 sv. kr.), för egendomsskada tillhopa 1 000 000 mark (motsvarande ca 15 000 sv. kr.). På livräntorna utgå numera indextillägg.
Norge: 60 000 norska kr. för varje händelse, dock högst för varje skadad person 20 000 kr. och för egendomsskada 10 000 kr., med viss förhöjning för »rutebiler».
England: Inga maxima.
Frankrike: Inga maxima.
Schweiz: Beträffande skada orsakad av bil: i ersättning för personskada 50 000 francs (ca 60 000 sv. kr.) för varje skadelidande, dock högst 100 000 francs (ca 120 000 sv. kr.) för varje händelse; i ersättning för egendomsskada 5 000 francs (ca 6 000 sv. kr.). Beträffande skada orsakad av motorcykel äro maxima 3/5 av nu angivna belopp.
Tyskland: 100.000 DM (ca 120.000 sv. kr.) sammanlagt för personskada, 10 000 DM för egendomsskada; högre belopp för större bilar och bussar. Det bör observeras, att för det objektiva skadeståndsansvaret gälla maximibelopp, som äro betydligt lägre.
Rominstitutets förslag: 10 000 guldfrancs för personskada, 5 000 guldfrancs för egendomsskada.

Skada genom okända eller oförsäkrade ehuru försäkringspliktiga fordon.

Danmark: För skada orsakad av oförsäkrat fordon svara trafikförsäkringsanstalterna solidariskt. Detsamma gäller med visst undantag beträffande personskada som orsakas av okänt motorfordon.
Finland: Har oförsäkrat eller okänt motorfordon orsakat skada å person eller större husdjur, ersättes skadan av trafikförsäkringsanstalterna solidariskt.
Norge: För personskada som orsakas av oförsäkrat eller okänt motorfordon svara trafikförsäkringsanstalterna solidariskt.
England: Ett för trafikförsäkringsanstalterna gemensamt organ har åtagit sig att betala ersättning för skada orsakad av oförsäkrat fordon. Organet betalar ex gratia ersättning för personskada orsakad av okänt fordon.
Frankrike: För personskada som orsakas av oförsäkrat eller okänt motorfordon utgår ersättning ur en garantifond, vartill medel erhålles väsentligen genom tillskott från försäkringsanstalterna.
Tyskland: Trafikförsäkringsanstalterna ha frivilligt åtagit sig att gemensamt reglera personskador orsakade av okänt fordon. Någon motsvarighet härtill beträffande oförsäkrade fordon finnes icke.

Bilaga 2.

Statistiska uppgifter.

Av förste byråsekreterare S. Rengby.

Antalet registrerade motorfordon, som under krigsåren var relativt lågt, har efter krigets slut ökat i mycket snabb takt (*tabell 1*). Bussar och lastbilar passerade 1939 års nivå redan under år 1947, i fråga om personbilarna överskreds denna nivå visserligen först under år 1949, men ökningen har därefter varit så mycket snabbare. Vid slutet av år 1955 utgjorde personbilarnas, bussarnas och lastbilarnas antal 352 %, 163 % och 175 % av motsvarande antal vid slutet av år 1939. Den årliga ändringen under femårsperioden 1951—1955 framgår av nedanstående tablå.

År	Procentuell ändring i antalet			
	personbilar	bussar	lastbilar	motorcyklar
1951	+24,0 %	+3,6 %	+5,4 %	+21,7 %
1952	+15,2 %	+4,1 %	+8,5 %	+11,2 %
1953	+19,6 %	+1,6 %	+6,1 %	+ 6,7 %
1954	+24,3 %	+1,1 %	+5,0 %	+ 2,4 %
1955	+18,8 %	—0,7 %	+1,8 %	— 6,8 %

De hittills publicerade siffrorna för år 1956 (avseende den 30/9) tyda på fortsatt ökning i fråga om personbilar och lastbilar. Ökningen av antalet motorcyklar har avtagit och från och med år 1955 förbytts i minskning, vilket antagligen beror både på den starka ökningen av antalet personbilar och på tillkomsten — från den 1 juli 1952 — av mopederna. Om man beräknar antalet invånare per bil, finner man, att detta antal utgjorde 26 år 1939, 70 år 1945 och 17, 15, 13, 11 och 10 femårsperioden 1951—1955.

Ökningen av antalet motorfordon har givetvis lett till en ökning även av motorfordonstrafikens intensitet. Så vitt angår landsbygdens allmänna vägar torde de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedan år 1942 regelbundet anordnade trafikräkningarna ge en god bild av utvecklingen. I *tabell 2* återfinnas siffror för medelantalet motorfordon, som per dygn passerat de 130 räknepunkterna, under åren 1945—1955. En jämförelse mellan tabellerna 1 och 2 visar, att de olika fordonsslagens andelar av trafiken ej äro proportionella mot antalet registrerade fordon. Detta sammanhänger med att fordon av olika slag utnyttjas i olika hög grad. Om man för att jämföra utnyttjandegraden för olika fordonsslag ställer siffrorna för år 1955 i tabell 2 i relation till medeltalet under detta år registrerade fordon, finner man, om värdet för samtliga bilar sättes lika med 100, för personbilar 94, för bussar 205 och för lastbilar 125. Om motsvarande beräkning göres för motorcyklar, får man 27, men detta låga tal är likväl alltför högt, ty trafiksiffrorna för motorcyklar omfatta även de icke registrerade mopederna.

Jämväl antalet motortrafikolyckor har kraftigt ökat (*tabell 3*). I förhållande till motsvarande antal år 1939 utgjorde år 1955 antalet olyckor 281 %, antalet dödade personer 158 %, hela antalet skadade personer 234 % och antalet skadade fordon 311 %. Den årliga ändringen under femårsperioden 1951—1955 framgår av nedanstående tablå.

År	Procentuell ändring i antalet			
	motortrafik-olyckor	dödade	samtliga skadade	skadade fordon
1951	+20,2 %	+20,5 %	+10,4 %	+23,4 %
1952	+20,1 %	+ 8,4 %	+15,9 %	+24,3 %
1953	+ 8,1 %	+23,3 %	+18,4 %	+ 8,8 %
1954	+27,4 %	+ 3,9 %	+13,1 %	+29,5 %
1955	+12,8 %	— 7,2 %	+ 5,6 %	+15,4 %

I *tabell 4* ha de vid motortrafikolyckor skadade personerna fördelats på olika trafikantkategorier, och i *tabell 5* visas antalet skadade motorfordon av olika slag. Anmärkningsvärd är den kraftiga ökningen av mopedister och förare av annan lätt motorcykel. Antalet skadade mopedister ökade år 1954 med 68 % och år 1955 med 30 %. Motsvarande siffror i fråga om förare av annan lätt motorcykel voro 29 resp. 161 %. Samma tendens visar sig i fråga om antalet skadade fordon — ökningen i antalet skadade mopeder uppgick till 85 resp. 36 % och i antalet skadade lätta motorcyklar av annan typ till 34 resp. 207 %.

Ovanstående uppgifter angående motortrafikolyckorna äro hämtade ur den officiella statistiken över polisundersökta vägtrafikolyckor. Uppgifter om antalet personer, som till följd av trafikolyckor intagits på sjukvårdsanstalter, publiceras av medicinalstyrelsen. De primäruppgifter, som ligga till grund för denna statistik, äro emellertid för senare år ofullständiga, varför de publicerade siffrorna utgöra av medicinalstyrelsen beräknade approximationer. Då dessutom endast en mindre del av hela antalet skadade intagits på sjukvårdsanstalt, har i föreliggande redogörelse ingen hänsyn tagits till dessa siffror.

Om antalet i trafikolyckor inblandade motorfordon uttryckes i procent av medelantalet registrerade motorfordon, erhållas siffrorna i *tabell 6*. Värdena för olika slag av motorfordon skilja sig som synes avsevärt. Dessa procenttal kunna betraktas som ett mått på risken för olika slag av motorfordon att bli inblandade i trafikolyckor. Denna risk är störst för bussar (30,4 % år 1955), lägre för lastbilar och personbilar (13,8 resp. 8,3 %) och lägst för motorcyklar (2,0 %). Riskerna i fråga om bussar och lastbilar förefalla att öka. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är emellertid detta mått på risken mindre lämpligt, emedan hänsyn icke tagits till att olika slag av motorfordon utnyttjas för trafik i mycket olika utsträckning (jämför s. 137). Då en buss i genomsnitt utnyttjas i trafik mer än dubbelt så intensivt som en personbil, synes det naturligt, att trafikolycksrisken är högre för bussarna. Om man i stället sätter antalet i motortrafikolyckor på landsbygdens allmänna vägar inblandade motorfordon i relation till trafiksiffrorna i tabell 2, får man en uppfattning om olycksriskerna för olika slag av motorfordon, då trafikintensitetsskillnadernas inflytande eliminerats. Resultaten av en dylik beräkning finnas i *tabell 7*. Som väntat äro skillnaderna mellan värdena för olika slag av fordon i denna tabell mindre än i tabell 6. Även den på detta sätt beräknade risken är lägre för personbilar än för bussar och lastbilar. Mellan de båda sistnämnda grupperna kan däremot ingen skillnad påvisas.

En jämförelse med trafiksiffrorna har i *tabell 8* gjorts beträffande dödade och skadade bilförare resp. motorcykelförare. Riskerna för motorcykelförare äro tydligen, då hänsyn tages till trafikintensitetens inflytande, betydligt större än för bilförare. År 1955 var risken att bli dödad eller svårt skadad för en motorcykelförare 18,2 gånger så stor som för en bilförare och risken att bli lindrigt skadad 6,3 gånger så stor.

För åren 1935—1938 lämnades i den officiella vägtrafikolycksstatistiken vissa uppgifter om olyckornas orsaker. Från och med år 1939 ha emellertid inga orsaksuppgifter lämnats förrän efter den under år 1955 genomförda omläggningen av statistiken. En rad uppgifter om olycksorsakerna kunna dock erhållas ur en av trafikförsäkringsföreningen anordnad stickprovsundersökning av de under år 1952 inträffade motortrafikolyckorna. Denna undersökning omfattade samtliga olyckor med dödlig utgång, vilka anmälts till trafikförsäkringsbolagen, samt var tionde av övriga anmälda olyckor med personskada. För att få en bild av hur orsakerna fördela sig på de tre faktorerna: vägen, fordonet och människan, tilldelade man varje olycka 4 poäng, som fördelades på de tre faktorerna efter den betydelse de haft för olyckans uppkomst (ovissa fall och rena olyckshändelser, sammanlagt cirka 1 % av fallen, medtogos ej). Det visade sig, att faktorn vägen erhöll 4,6 % av samtliga poäng, fordonet 3,6 % och människan 91,8 %. I *tabellerna 9—11* ha redovisats av inblandade motorfordonsförare, cyklister och fotgängare vid olyckan begångna felhandlingar av olika slag. Dessa tabeller bestyrka faktorn människans stora betydelse för olyckornas uppkomst. I fråga om motorfordonsförare gäller, att begränsningen till olyckor, som anmälts till trafikförsäkringsbolagen, medför, att olyckor, vid vilka endast föraren själv skadats, ej omfattas av undersökningen. Det är ej osannolikt, att procentsiffrorna i tabell 9 skulle varit än högre, därest man kunnat få med de ganska talrika fall, där motorcyklister skadat sig själva på grund av vårdslös framfart. Antalet fall, där omständigheter, som stå i samband med vägen, med ljus- och väderleksförhållandena eller med fordonet, haft betydelse för olyckans uppkomst eller följder, återfinnas i *tabell 12*. Att märka är, att flera olika omständigheter kunna ha redovisats för en viss olycka och att dessutom felhandlingar kunna ha begåtts av inblandade personer. Vid undersökningen har man också sökt utröna i vad mån de i tabellerna 9—11 redovisade felhandlingarna kunna ha betingats av en rad olika omständigheter. Det visade sig, att av 1 272 felande motorfordonsförare 34 eller 2,7 % varit alkoholpåverkade (även icke straffbar påverkan medtagen). Motsvarande siffror för cyklister och fotgängare utgjorde: av 262 cyklister voro 14 eller 5,3 % alkoholpåverkade och av 216 fotgängare 11 eller 5,1 %. Enligt den officiella statistiken hade år 1952 i 3,2 % av olyckorna alkoholpåverkade motorfordonsförare varit inblandade (endast straffbar påverkan medtagen). Vad angår cyklister och fotgängare synas de viktigaste anledningarna till felhandlingar ha varit hög ålder eller låg ålder. Av de 165 cyklister, som ansetts ha begått felhandlingar, ha 14,5 % varit 70 år eller däröver och 15,2 % barn under 15 år. Motsvarande siffror för 154 fotgängare voro 16,9 % 70 år eller däröver och 33,8 % barn under 15 år. Särskilt markerat är detta förhållande i fråga om dödsolyckorna, för vilka gäller, att av de 84 cyklisterna voro 23,8 % åldringar och 17,9 % barn och att av de 102 fotgängarna voro 20,6 % åldringar och 38,2 % barn.

En del uppgifter om orsakerna till trafikolyckor hämtade ur utländsk statistik ha sammanställts i *tabell 13* (dödsolyckor) och *tabell 14* (olyckor med personskada). Det har icke varit möjligt att få direkta motsvarigheter till grupperna i den svenska stickprovsundersökningen, men det framgår klart, att liksom i Sverige faktorn människan är den viktigaste orsaksfaktorn.

I *tabellerna 15 och 16* lämnas en rad uppgifter om trafikförsäkringen, den obligatoriska ansvarighetsförsäkringen. Omfattningen av denna försäkringsform har naturligen ökat på samma gång som antalet motorfordon. Antalet försäkrade motorfordon ökade år 1955 med 8,8 % och utgjorde vid slutet av detta år 461 % av motsvarande antal vid slutet av år 1939. Sistnämnda starka ökning, som avsevärt överstiger de procenttal, som erhållas ur tabell 1, torde bero dels på att antalet försäkrade fordon vid slutet av år 1939 var ovanligt lågt, emedan ett stort antal

fordon användes för militära ändamål och alltså stodo utanför bestämmelserna om trafikförsäkring, dels på att området för trafikförsäkringen fr. o. m. den 1 juli 1952 inbegriper även vissa traktorer — vid slutet av åren 1953—1955 utgjorde dessas antal 103 397, 120 247 resp. 133 002. De under året influtna premierna utgjorde år 1955 icke mindre än 775 % av 1939 års siffra. Denna ökning har givetvis påverkats av det sjunkande penningvärdet samt av höjda premiesatser, ändrade bonusbestämmelser och förskjutningar i fördelningen på grupper med olika höga premier. Anmärkningsvärt är, att det redovisade antalet skador sjönk under åren 1952—1953 oaktat såväl antalet försäkrade fordon som skadebeloppet (tabell 16) ökade. Det är emellertid knappast troligt, att antalet skador verkligen minskat. Förmodligen ha bonusbestämmelserna lett till att det vid ej alltför dyra skador ställt sig förmånligare för fordonsägaren att själv betala skadan och därigenom undgå att få försäkringspremierna höjda. År 1954 har antalet skador ånyo ökat och uppgick till 203 % av 1939 års antal.

En undersökning av hur de årliga skadebeloppen utvecklats, möter vissa svårigheter på grund av den betydande eftersläpning, som föreligger i fråga om skaderegleringen. Vid utgången av ett kalenderår ha endast en del av de under året inträffade skadorna slutligt reglerats så att skadebeloppen äro bestämda. För den skull reserveras ett visst belopp (ersättningsreserven) för de skador vilka ännu icke slutreglerats. Det reserverade beloppet, som grundar sig på uppskattning, tilltages av försiktighetsskäl i regel med betydande marginal, varför vid den under en följd av år pågående avvecklingen av skadorna avvecklingsvinster uppstå. I tabell 16 redovisas skadebeloppen för varje särskilt skadeår, beräknade vid olika stadier av skadeavvecklingen. Det vid utgången av året efter skadeåret utbetalda eller reserverade beloppet utgjorde för skador inträffade år 1954 568 % av motsvarande belopp för skador inträffade under år 1939. Även till denna ökning har uppenbarligen penningvärdets sänkning bidragit. Det är tydligt, att de för skadeåren 1951—1954 redovisade siffrorna äro att anse som approximativa.

Tabell 17 slutligen visar omfattningen av den icke obligatoriska motorfordonsförsäkringen. Denna försäkringsform inbegriper dels brand-, stöld- och vagnskadeförsäkring avseende skador å den egna vagnen, dels frivillig ansvarighetsförsäkring bestående av ansvarighetsförsäkring till högre belopp än den obligatoriska samt av ansvarighetsförsäkring för mopeder. Antalet frivilligt ansvarighetsförsäkrade fordon, som ej ingår i det i tabellen redovisade antalet försäkrade fordon, utgjorde 63 610 år 1939, sjönk till 7 097 år 1945 men steg därefter och uppgick år 1949 till 14 587. Senare siffror finnas icke tillgängliga. Som man kunnat vänta har även motorfordonsförsäkringens omfattning kraftigt ökat.

Tabell 1. Antalet motorfordon av olika slag, vid slutet av åren 1939 samt 1945—55.

År	Personbilar	Bussar	Lastbilar	Summa bilar	Motorcyklar[1]	därav med sidvagn
1939	180 717	5 109	63 028	248 854	48 711	5 943
1945	50 108	3 977	41 882	95 967	38 942	2 291
1946	138 489	4 789	59 400	202 678	114 377	5 443
1947	161 226	5 601	71 304	238 131	136 276	5 983
1948	179 587	6 471	76 368	264 426	153 508	6 174
1949	194 454	7 014	79 503	280 971	172 338	6 361
1950	252 503	7 546	84 904	344 953	212 378	6 508
1951	313 058	7 818	89 486	410 362	258 451	6 373
1952	360 552	8 138	97 089	465 779	287 289	6 354
1953	431 085	8 272	102 977	542 334	306 394	6 328
1954	535 857	8 364	108 100	652 321	313 805	6 563
1955	636 543	8 309	110 043	754 895	292 328	6 882

[1] Utom de som före den 1/1 1952 voro registrerade som lättviktsmotorcyklar.

Tabell 2. Motortrafiken på landsbygdens allmänna vägar, åren 1945—1955.

År	Personbilar	Bussar	Lastbilar	Summa bilar	Motorcyklar
1945	31 400	4 700	29 400	65 500	900
1946	85 100	5 500	41 600	132 200	8 800
1947	104 000	7 000	52 000	163 000	[1] 15 400
1948	93 300	7 700	49 300	150 300	[1] 17 200
1949	111 000	9 000	53 000	173 000	[1] 20 000
1950	132 500	9 500	59 800	201 800	[1] 23 500
1951	182 700	10 500	66 800	260 000	[1] 29 800
1952	207 000	11 200	72 000	290 200	[2] 34 000
1953	253 400	12 000	79 000	344 400	[2] 45 000
1954	312 000	12 000	86 000	410 000	[2] 49 000
1955	373 200	11 600	92 400	477 100	[2] 55 900

[1] Inkl. lättviktsmotorcyklar.
[2] Inkl. mopeder och andra lätta motorcyklar.

Tabell 3. Antalet motortrafikolyckor och vid dem skadade personer och fordon, åren 1939 samt 1945—1955.

År	Olyckor	Skadade personer				Skadade fordon	
		Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Summa	hela antalet	därav motorfordon
1939	16 314	531	1 737	5 480	7 748	20 114	17 311
1945	6 507	227	684	2 413	3 324	6 770	4 782
1946	14 410	402	1 657	5 284	7 343	17 026	13 986
1947	17 847	476	1 926	6 087	8 489	21 919	18 684
1948	15 468	469	1 705	5 529	7 706	18 873	16 002
1949	15 859	472	1 754	5 900	8 126	20 010	16 986
1950	20 427	541	2 255	7 217	10 013	26 520	23 317
1951	24 561	652	2 514	7 892	11 058	32 732	29 492
1952	29 510	707	2 718	9 394	12 819	40 693	37 379
1953	31 914	872	3 264	11 042	15 178	44 271	40 679
1954	40 651	906	3 688	12 570	17 164	57 348	53 734
1955	45 850	841	3 274	14 013	18 128	66 202	62 471

Tabell 4. Antalet vid motortrafikolyckor skadade trafikanter av olika slag, åren 1939 samt 1945—1955.

År	Bilförare	Bilpassagerare	Förare av tung motorcykel	Passagerare på tung motorcykel	Mopedförare	Förare av annan lätt motorcykel	Cyklist	Fotgängare	Annan
1939 ...	764	1 676	544	171	683		2 142	1 424	216
1945 ...	197	448	125	29	64		1 416	675	213
1946 ...	654	1 297	1 003	259	193		2 208	1 294	305
1947 ...	904	1 619	1 098	249	162		2 528	1 466	297
1948 ...	683	1 474	1 087	243	127		2 200	1 403	289
1949 ...	745	1 624	1 160	222	141		2 422	1 314	224
1950 ...	1 182	2 161	1 553	272	130		2 705	1 445	348
1951 ...	1 294	2 163	2 096	425	102		2 750	1 720	352
1952 ...	1 544	2 724	2 457	557	104	143	2 796	1 914	382
1953 ...	1 814	2 901	3 083	617	690	195	3 162	2 246	284
1954 ...	2 322	3 612	3 119	622	1 161	252	3 064	2 454	390
1955 ...	2 922	3 970	2 466	542	1 505	658	2 798	2 706	407

Tabell 5. Antalet vid motortrafikolyckor skadade motorfordon av olika slag, åren 1939 samt 1945—1955.

År	Personbilar	Bussar	Lastbilar	Tunga motorcyklar	Mopeder	Andra lätta motorcyklar
1939	11 530	611	3 622	787	748	
1945	2 724	254	1 567	156	62	
1946	8 979	466	2 916	1 400	201	
1947	11 635	721	4 532	1 573	176	
1948	9 507	728	4 043	1 529	139	
1949	10 151	781	4 254	1 639	161	
1950	14 406	1 020	5 559	2 181	151	
1951	18 837	1 131	6 112	3 198	118	
1952	24 379	1 288	7 439	3 824	98	175
1953	26 173	1 339	7 214	4 832	717	225
1954	36 232	1 587	9 031	5 058	1 330	301
1955	44 369	1 713	9 534	4 105	1 807	925

Tabell 6. Antalet i vägtrafikolyckor inblandade motorfordon i procent av medelantalet registrerade motorfordon, åren 1939 och 1945—1955.

År	Personbil	Buss	Lastbil	Motorcykel	Samtliga motorfordon
1939	8,7	20,4	10,9	2,2	8,3
1945	8,9	13,5	9,1	1,0	7,4
1946	12,6	20,1	11,1	2,6	9,0
1947	9,9	25,1	12,9	1,7	7,7
1948	7,1	22,8	10,1	1,4	5,8
1949	6,7	19,8	9,6	1,3	5,4
1950	7,8	22,6	11,5	1,5	6,2
1951	7,9	23,5	12,2	1,7	6,3
1952	8,3	24,5	13,0	[1] 1,8	6,6
1953	7,5	24,7	11,7	[1] 2,1	6,2
1954	8,4	28,9	13,7	[1] 2,1	7,1
1955	8,3	30,4	13,8	[1] 2,0	7,2

[1] Mopeder ej inräknade.

Tabell 7. Antalet i vägtrafikolyckor på landsbygdens allmänna vägar inblandade motorfordon av olika slag i relation till motortrafiken, åren 1945—1955 (värdet för samtliga motorfordon år 1945 satt lika med 100).

År	Personbil	Buss	Lastbil	Motorcykel	Samtliga motorfordon
1945	104	86	93	284	100
1946	120	119	116	203	124
1947	132	156	149	[1] 145	139
1948	118	133	143	[1] 124	127
1949	105	117	137	[1] 114	115
1950	130	154	166	[1] 123	140
1951	116	162	161	[1] 128	129
1952	135	171	175	[2] 141	146
1953	111	143	148	[2] 148	124
1954	126	176	171	[2] 152	139
1955	121	191	16[illegible]	[2] 121	130

[1] Inkl. lättviktsmotorcyklar.
[2] Inkl. mopeder och andra lätta motorcyklar.

Tabell 8. Antalet vid vägtrafikolyckor på landsbygdens allmänna vägar skadade motorfordonsförare i relation till motortrafiken, åren 1945—1955 (värdena för bilförare år 1945 satta lika med 100).

År	Dödade eller svårt skadade		Lindrigt skadade	
	Bilförare	Motorcykelförare	Bilförare	Motorcykelförare
1945	100	10 397	100	7 278
1946	140	5 636	173	2 242
1947	215	[1] 4 299	207	[1] 1 588
1948	162	[1] 3 482	154	[1] 1 364
1949	133	[1] 3 532	158	[1] 1 291
1950	206	[1] 3 484	216	[1] 1 445
1951	167	[1] 3 525	184	[1] 1 390
1952	168	[2] 3 598	219	[2] 1 687
1953	190	[2] 4 060	206	[2] 1 704
1954	187	[2] 3 896	238	[2] 1 867
1955	172	[2] 3 134	263	[2] 1 650

[1] Inkl. lättviktsmotorcyklar.
[2] Inkl. mopeder och andra lätta motorcyklar.

Tabell 9. Felhandlingar[1] av motorförare, som varit inblandade i motorfordonsolyckor med personskada under år 1952. Enligt stickprovsundersökning anordnad av trafikförsäkringsföreningen.

Typ av felhandling	Olyckor med dödlig utgång. 498 förare		Samtliga olyckor. 10 948 förare	
	Antal förare	%	Antal förare	%
Fel vid utfart på annan väg eller vid kursändring	53	10,6	2 453	22,4
Otillåten omkörning samt fel i övrigt vid omkörning	39	7,8	1 309	12,0
Fel vid möte och fel sida av vägen	49	9,8	949	8,7
För hög hastighet med hänsyn till omständigheterna	66	13,3	776	7,1
Oförsiktighet vid passerande av barn, åldringar och fotgängare i övrigt	50	10,0	720	6,6
Oförsiktig backning	4	0,8	174	1,6
Parkering utan erforderlig belysning eller reflexanordning	5	1,0	45	0,4
Övriga felhandlingar	39	7,8	1 069	9,8
Summa	305	61,2	7 495	68,5

1 Endast ett fel — det mest vägande — har redovisats för varje förare.

Tabell 10. Felhandlingar av cyklister, som varit inblandade i motorfordonsolyckor med personskada under år 1952. Enligt stickprovsundersökning anordnad av trafikförsäkringsföreningen.

Typ av felhandling	Olyckor med dödlig utgång. 111 cyklister		Samtliga olyckor. 1 621 cyklister	
	Antal cyklister	%	Antal cyklister	%
Klart brott mot speciella trafikföreskrifter	7	6,3	47	2,9
Fel vid utfart på större väg	20	18,0	140	8,6
Fel vid utfart på annan väg	9	8,1	159	9,8
Fel vid kursändring	25	22,5	365	22,5
Vinglig körning	17	15,3	97	6,0
Övriga felhandlingar	6	5,4	86	5,3
Summa	84	75,7	894	55,2

Tabell 11. Felhandlingar av fotgängare, som varit inblandade i motorfordonsolyckor med personskada under år 1952. Enligt stickprovsundersökning anordnad av trafikförsäkringsföreningen.

Typ av felhandling	Olyckor med dödlig utgång. 127 fotgängare		Samtliga olyckor. 1 017 fotgängare	
	Antal fotgängare	%	Antal fotgängare	%
Stått i körbanan	10	7,9	50	4,9
Gått ut i körbanan bakom skymmande föremål	20	15,7	100	9,8
På annat sätt ovarsamt gått ut i körbanan	51	40,2	371	36,5
Gått i körbanan med trafiken	10	7,9	60	5,9
Gått i körbanan mot trafiken	1	0,8	11	1,1
Övriga felhandlingar	10	7,9	30	2,9
Summa	102	80,3	622	61,2

Tabell 12. Antalet motorfordonsolyckor med personskada år 1952 med angivande av vissa andra omständigheter än motorförares felhandling, som ansetts ha inverkat på olyckan eller dess utgång. Enligt stickprovsundersökning anordnad av trafikförsäkringsföreningen.

Inverkande omständighet	Med dödlig utgång 406 olyckor		Samtliga olyckor 8 056 olyckor	
	Antal	%	Antal	%
Vägbanans beskaffenhet	115	28,3	2 135	26,5
därav: Slirigt väglag (ej vintertid)	17	4,2	397	4,9
Vinterväglag, normalt	37	9,1	477	5,9
Vinterväglag, svårt	52	12,8	1 002	12,4
Skymmande föremål	95	23,4	1 385	17,2
därav: Växtlighet, terräng, hus m. m.	52	12,8	762	9,5
Annat fordon	27	6,7	422	5,2
Del av egna fordonet eller dess last	14	3,4	144	1,8
Ljus- och väderleksförhållanden	184	45,3	2 384	29,6
därav: Regn, hagel, snöfall	29	7,1	539	6,7
Dimma, dis	15	3,7	195	2,4
Mörker	108	26,6	1 348	16,7
Bristfällighet hos fordonet eller dess utrustning	45	11,1	595	7,3
därav: Defekta bromsar	19	4,7	259	3,2

Anm. Flera olika omständigheter kunna ha redovisats för en viss olycka.

Tabell 13. Antalet vägtrafikolyckor med dödlig utgång i Danmark, Grekland, Irland, Italien och Turkiet under år 1953 med fördelning efter vissa omständigheter, som varit orsak till olyckan.

Nr	Omständighet	Danmark		Grekland		Irland		Italien		Turkiet	
		Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
	Hela antalet olyckor med dödlig utgång	464	100,0	205	100,0	251	100,0	4 114	100,0	1 214	100,0
1.	*Motorfordonsföraren:* För hög fart	71	15,3	63	30,7	34	13,5	456	11,1	324	26,7
2.	Ej hållit rätt körfil eller parkerat så att fordonet utgjort en fara för trafiken	3	0,6	1	0,5	10	4,0	6	0,1	50	4,1
3.	Ej respekterat förkörsrätt	36	7,8	—	—	.	.	523	12,7	.	.
4.	Ej rättat sig efter trafiksignaler eller -tecken eller också underlåtit att själv ge signal eller tecken	5	1,1	—	—	—	—	208	5,1	2	0,2
5.	Kört om ovarsamt	9	1,9	9	4,4	4	1,6	353	8,6	—	—
6.	Bristande uppmärksamhet	18	3,9	39	19,0	8	3,2	659	16,0	216	17,8
7.	Ovan	6	1,3	19	9,3	1	0,4	36	0,9	..	..
8.	Uttröttad	2	0,4	1	0,5	1	0,4	13	0,3	20	1,6
9.	Spritpåverkad	31	6,7	3	1,5	6	2,4	10	0,2	10	0,8
10.	*Motorfordonet:* Mekaniskt fel	—	—	..	..	7	2,8	105	2,6	16	1,3
11.	Andra fel	5	1,1	..	..	12	4,8	49	1,2	14	1,2
12.	*Vägen*	4	0,9	..	..	13	5,2	152	3,7	121	10,0

Tabell 14. Antalet vägtrafikolyckor med personskada i Danmark, Grekland, Irland, Italien och Turkiet under år 1953 med fördelning efter vissa omständigheter, som varit orsak till olyckan.

Nummer[1]	Danmark		Grekland		Irland		Italien		Turkiet	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Hela antalet olyckor	11 924	100,0	2 420	100,0	3 777	100,0	75 126	100,0	9 628	100,0
1.	538	4,5	830	34,3	369	9,8	8 652	11,5	2 553	26,5
2.	49	0,4	14	0,6	206	5,5	137	0,2	547	5,7
3.	1 784	15,0	33	1,4	.	.	9 978	13,3	.	.
4.	162	1,4	56	2,3	28	0,7	3 816	5,1	54	0,6
5.	482	4,0	93	3,8	157	4,2	6 695	8,9	—	—
6.	390	3,3	401	16,6	92	2,4	12 061	16,1	1 905	19,8
7.	99	0,8	200	8,3	31	0,8	1 018	1,4	..	..
8.	23	0,2	10	0,4	12	0,3	256	0,3	64	0,7
9.	323	2,7	52	2,1	41	1,1	209	0,3	104	1,1
10.	115	1,0	..	..	117	3,1	2 208	2,9	1 159	12,0
11.	141	1,2	..	..	67	1,8	622	0,8	120	1,2
12.	364	3,1	..	..	121	3,2	2 792	3,7	992	10,3

[1] För innebörden av dessa nummer se tabell 13.

Tabell 15. Trafikförsäkringen, åren 1939 och 1945—1955.

År	Antalet bolag	Under året influtna premier 1 000 kr	Antalet vid årets slut försäkrade fordon	Antalet skador under året
1939	32	21 534	255 156	30 248
1945	32	10 112	157 720	9 894
1946	32	22 620	330 852	21 534
1947	32	26 350	383 606	31 604
1948	32	34 090	423 064	28 582
1949	32	36 342	467 181	29 934
1950	31	42 618	573 842	44 275
1951	32	64 445	693 811	59 413
1952	31	122 644	829 262	56 019
1953	30	152 225	950 383	52 375
1954	30	170 412	1 081 223	61 299
1955	29	166 893	1 176 209	..

Tabell 16. Skadeavvecklingen inom trafikförsäkringen, åren 1939 och 1945—1954.

År, då skada inträffat	Utbetalt eller reserverat skadebelopp (1 000 kr) vid slutet av första, andra osv. året efter det år, då skadan inträffat				
	Första	Andra	Tredje	Fjärde	Femte
1939	17 080	16 451	15 976	15 646	15 542
1945	7 066	6 678	6 420	6 329	6 259
1946	19 338	18 885	18 133	17 913	17 959
1947	26 135	25 628	25 053	24 603	24 593
1948	26 442	25 612	25 182	25 032	25 158
1949	28 568	27 070	26 643	26 644	26 471
1950	40 723	39 175	38 223	37 682	37 077
1951	57 922	55 453	51 810	50 668	..
1952	74 318	68 546	66 940	..	..
1953	79 534	75 010	..	..	..
1954	97 027	..	..	..	..

Tabell 17. Motorfordonsförsäkringen, åren 1939 och 1945—1955.

År	Under året influtna premier 1 000 kr.	Antalet vid årets slut försäkrade fordon 1 000 st.		Under året utbetalt skadebelopp 1 000 kr.
		Hel förs.	Partiell förs.	
1939	13 383	41	157	5 228
1945	9 817	32	129	3 601
1946	17 463	54	167	6 401
1947	24 007	74	171	13 607
1948	28 340	84	198	15 081
1949	32 159	97	209	16 723
1950	42 290	133	253	22 664
1951	61 447	170	316	36 147
1952	81 871	163	380	43 102
1953	92 229	170	446	37 900
1954	102 488	198	593	43 087
1955	108 391	240	756	57 904

Bilaga 3.

Skrivelse från trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté.

Till

Kungl. Försäkringsinspektionen.

I skrivelse den 9 mars 1956 har Bilskadeutredningen vänt sig till Kungl. Försäkringsinspektionen med begäran om dess yttrande angående de ändringar i premierna m. m. för den obligatoriska trafikförsäkringen, som kunna beräknas bliva erforderliga därest trafikförsäkringen omregleras enligt vissa av utredningen angivna alternativ. Sedan Försäkringsinspektionen i anledning härav anmodat Trafikförsäkringsanstalternas Tariffkommitté att avgiva yttrande i saken, får tariffkommittén härmed vördsamt anföra följande.

Av Bilskadeutredningen framställda frågor.[1]

1. Den huvudfråga, som Bilskadeutredningen ställt, gäller vilken höjning av nu tillämpade premiesatser för trafikförsäkringen, som skulle erfordras därest gällande lagregler ändrades i enlighet med ett av utredningen uppgjort och vid utredningens skrivelse fogat preliminärt utkast till lag om ersättning för skada i följd av bruk av motorfordon. Huvudpunkterna i lagförslaget, som är daterat mars 1956, äro följande:

a) Ersättning från trafikförsäkringen utgår, med nedan angivna undantag, oavsett om någon var vållande till skadan eller icke (7 § första stycket).

b) Har den som led skadan medverkat till denna genom vållande, som ej var ringa, kan ersättningen nedsättas eller helt bortfalla (8 §).

c) För skada å motorfordon, annat motordrivet vägfordon, järnvägståg eller spårvagn eller å person eller egendom som befordrades därmed utgår ersättning endast om skadan uppkommit till följd av vållande av någon som förde eller medföljde det fordon, som orsakat skadan, eller genom bristfällighet hos detta eller genom att det »skadande» fordonet eljest förts eller ställts i strid mot gällande trafikregler (9 § första stycket). Om sådant förhållande medverkade även å den skadelidandes sida må ersättningsskyldigheten nedsättas (eller helt bortfalla) efter omständigheterna (9 § andra stycket).

d) För skada i annat fall orsakad av parkerat fordon (exempelvis skada å

[1] Dessa frågor hänförde sig till bilskadeutredningens lagförslag sådant det förelåg vid frågornas framställande. De ändringar förslaget därefter undergått äro, frånsett borttagandet av försäkringsmaximum för personskada, i sak obetydliga. Dispositionen har däremot ändrats avsevärt, såsom framgår av följande uppställning.

Det tidigare förslaget		*Det slutliga förslaget*
4 §	motsvaras av	18 §
6 § 2 st. (jfr 12 §)	» »	7 §
7 § 1 st.	» »	1 § 1 st.
7 § 2 st.	» »	5 §
8 §	» »	3 §
9 §	» »	4 §
10 §	» »	6 §
11 §	» »	1 § 2 st.
12 §	» »	7 §
13 §	» »	2 §
14—15 §§	» »	8 §
16 §	» »	9 §
28 §	» »	24 §

hästskjuts och därmed befordrad egendom, cyklist, fotgängare, passagerare etc.) utgår ersättning endast om fordonet ställts utan tillbörlig hänsyn till trafiken eller eljest till fara för trafiken brukats vårdslöst av annan än den som led skadan eller ock var behäftat med bristfällighet, som medförde sådan fara. Om i dylikt fall den skadelidande medverkat till skadan genom vållande som ej var ringa, kan ersättningen nedsättas eller helt bortfalla (7 § andra stycket, jfr 8 §).

e) Försäkringsbeloppen äro, beträffande personskada 400 000 kr. för varje skadad eller dödad person (utan katastrofmaximum) och beträffande egendomsskada 50 000 kr. för varje till skadan medverkande fordon (10 §).

f) Skada, som orsakats av okänt fordon, ersättes endast om skadan utgöres av personskada och i förbindelse därmed kläder och personliga bruksföremål (12 §).

g) För skada, som orsakats av oförsäkrat fordon, skall ägaren ej bära strängare skadeståndsskyldighet eller regressansvar än i vanliga fall. Istället skall — oberoende av huruvida skada inträffat — försummelse av försäkringsplikten medföra åläggande för fordonets ägare att vid sidan av böter för förseelsen till Trafikförsäkringsföreningen utgiva dubbel försäkringspremie (utan bonusavdrag) för den tid fordonet varit oförsäkrat. Denna »straffpremie» skall indrivas ex officio på samma sätt som böterna (28 §, jfr 19 §).

h) Ersättning från trafikförsäkringen utgår icke *vare sig* till ägaren av det försäkrade fordonet beträffande något slag av egendomsskada (varemot ägaren, om han ej vid tillfället förde fordonet, helt likställes med passagerare eller fotgängare etc. beträffande personskada) *eller* till ägare av gods som befordrades med det försäkrade fordonet med undantag för passagerare tillhöriga personliga bruksföremål såsom kläder och handbagage *eller* till det försäkrade fordonets förare (13 §).

i) Regressansvaret för ägare, förare etc. i förhållande till trafikförsäkringen för fordonet har i viss mån inskränkts (16 §).

j) Tävlingar inom avspärrat område falla helt utanför den föreslagna lagstiftningen (4 §).

Ifråga om den under b) angivna medverkansregeln har Bilskadeutredningen i sin skrivelse angivit, att vid besvarandet bör förutsättas, att tillämpningen av denna regel icke kommer att medföra avvikelse från vad som redan gäller i praxis.

Bilskadeutredningen har vidare hemställt om yttrande rörande följande ytterligare frågor:

2. Vilken ytterligare premiehöjning bleve erforderlig, om 8 § ändrades så, att den endast avsåge egendomsskada och att vid personskada ersättning alltid skulle utgå utan jämkning oavsett medvållande?

a) Vid svarets avgivande förutsättes som huvudalternativ, att personskada å förare vid kollision mellan motorfordon helt behandlas enligt 9 §; frågan berör med andra ord icke personskada som tillfogas motorfordonsförare.

b) Alternativt önskas emellertid också svar på den uppställda frågan under den förutsättningen, att för skada, som vid kollision mellan motorfordon tillfogas förare, ersättning skall utgå enligt 9 § första stycket, varemot andra stycket icke skall tillämpas; ersättning skall med andra ord utgå utan jämkning oavsett medvållande.

3. Hur skulle det inverka på premiesättningen om, samtidigt med att lagtexten ändrades på sätt framgår av fråga 2, man därjämte överginge till ett nytt system för beräkning av ersättningen för personskada, innebärande att vid fastställande av ersättning för förlorad arbetsförtjänst eller bestående nedsättning i arbetsförmågan inkomst överstigande 20 000 kr. om året icke skulle tagas i beräkning (en person med 30 000 kr. årsinkomst som på grund av eget medvållande,

t. ex. enligt 9 §, skulle vidkännas jämkning av ersättningen till hälften, erhölle således 10 000 kr. om året) samt att försäkringsmaximum i övrigt för personskada skulle slopas?

4. Vilken premiehöjning bleve erforderlig, därest det i 13 § andra stycket gjorda undantaget för förare utginge, vilket med andra ord skulle innebära att en förare helt likställdes med passagerare (under beaktande givetvis av att medvållande från förarens sida kan komma att inverka på ersättningens storlek i betydligt större omfattning än passagerares medvållande)? Svar på denna fråga önskas med hänsyn till ettvart av de under frågorna 1—3 angivna alternativen.

5. Skulle det ur försäkringsteknisk synpunkt — t. ex. i fråga om möjligheten att teckna återförsäkring — innebära några komplikationer, därest försäkringsmaxima för personskada helt slopades?

6. Hur stor del av de ersättningar, som för närvarande utgå från trafikförsäkringen, belöper på personskador? Hur stor del av ersättningarna för personskador belöper på icke-ekonomisk skada, d. v. s. sveda och värk samt lyte?

Tariffkommitténs utredning.

Tariffkommittén har genom särskilda kommitterade låtit utreda de framställda frågorna. Till ledamöter i kommittén ha utsetts aktuarien i Försäkrings AB Fylgia fil. dr Bertil Almer, kamreraren i Städernas Allmänna Försäkringsbolag civilekonom Åke Andréasson, ombudsmannen i Trafikförsäkringsföreningen jur. kand. Bengt Malmæus, direktören i Försäkrings AB Iris jur. kand. Georg Oding (ordförande) och aktuarien i Trafikförsäkringsföreningen fil. dr Carl Philipson.

Kommitterade ha verkställt en statistisk undersökning, som i första hand avsett att vinna kännedom om fördelningen av antal skador och ersättningsbelopp på olika ansvarighetskombinationer. Med hänsyn till den korta remisstiden och trafikförsäkringsanstalternas stora arbetsbelastning har undersökningen kunnat utföras endast i form av en stickprovsundersökning.

Som grundval för stickprovet har valts under år 1953 inträffade trafikförsäkringsskador, avvecklade per ultimo 1955. Senare års skador ha nämligen på grund av den korta tiden för avvecklingen ansetts alltför osäkra. Skadorna ha av tio anstalter uppdelats i tre grupper, nämligen 1) enbart personskador, 2) enbart egendomsskador och 3) kombinerade person- och egendomsskador. Övriga anstalter ha uppdelat skadorna i två grupper, person- och egendomsskador, varvid kombinerade skadefall räknats en gång i vardera gruppen. Varje grupp har ordnats i viss följd efter registernummer el. dyl., varefter stickprovet utvalts ur gruppen genom s. k. systematisk sampling, innebärande att skador utvalts på samma avstånd i följden. Antalet utvalda skador i varje grupp för anstalter med tregruppsurval har bestämts till c:a 1/25 av det sammanlagda antalet i alla tre grupperna och för anstalter med tvågruppsurval till c:a 1/18 av det sammanlagda antalet i båda grupperna. Stickprovet har sålunda kommit att för varje anstalt omfatta ungefär lika många skador för var och en av urvalsgrupperna, medan urvalskvoterna varierat med gruppens storlek. I genomsnitt har provet kommit att omfatta 56 % av antalet personskador och 8,6 % av antalet egendomsskador.

För varje skada har utöver identifierings- och sorteringsuppgifter antecknats bl. a. total bokförd ersättning, alltså i förekommande fall jämkad på grund av medvållande (ersättning B), samt uppskattning av den ersättning, som skulle utgått därest jämkning eller annan begränsning ej förekommit (ersättning A). Därest i en och samma skada flera personer, olika slag av egendom eller såväl person som egendom skadats, har skadan uppdelats på de olika »skadeobjekten». Bland sorteringsuppgifterna må nämnas »skadetyp» och »vållandetyp» för såväl

förare av det i den uppgiftslämnande anstalten försäkrade fordonet som övriga inblandade parter. Såsom olika slags skadetyper ha betecknats *dels* 1) personskada enligt 9 § i lagförslaget, 2) personskada enligt 7 § förorsakad av motorfordon, som ej är stillastående utan förare, samt 3) personskada enligt 7 § förorsakad av stillastående fordon utan förare, *dels ock* motsvarande tre typer för egendomsskada. Såsom olika slags vållandetyper har betecknats

1) Exculperad för part, som är underkastad bilansvarighetslagen; för annan part icke styrkt vållande.
2) Presumtivt vållande (bristande exculpation).
3) Styrkt vållande, dock ej uppsåt eller grovt vållande, ej heller rattfylleri eller olovligt brukande eller vållande enligt 5).
4) Uppsåt eller grovt vållande, rattfylleri eller olovligt brukande.
5) Skadad passagerares medvållande vid rattfylleri eller olovligt brukande.

Med 0 har betecknats undantagsfall, där på grund av bristande utredning någon av beteckningarna 1—5 ej kunnat väljas. I det följande har använts här angivna sifferbeteckningar för de olika vållandetyperna. Om två vållandetyper anges, t. ex. 2—1, avser första siffran vållande för »eget fordon» och andra siffran vållande för »annat fordon» eller annan inblandad part.

Bearbetningsmaterialets omfattning framgår av följande översiktstabell (tabell A.)

	Person-skada	Egendoms-skada	Skade-akter
Antal skador 1953	9 503	62 211	66 830
Antal skador ingående i stickprovet	5 319	5 346	
Antal skadade objekt 7 §	2 386	981	
9 §	3 362	4 328	
Summa (exkl. restgrupper)	5 748	5 309	
Stickprov (antal skador) i % av antal skador 1953	55,972 %	8,593 %	
Stickprov (antal skador) i % av antal skador 1953	60,486 %	8,534 %	
Ersättning B 7 §	5 879 207	148 320	
9 §	8 440 658	3 332 926	
Summa	14 329 865	3 481 246	
Ersättning A 7 §	6 063 330	185 367	
9 §	9 231 795	3 871 551	
Summa	16 295 125	4 056 918	
Förlängda ersättningsbelopp B (d. v. s. ersättning B enligt stickprovet uppmultiplicerad till samtliga skador 1953)	25 608 000	40 511 000	Summa: 66 119 000
(Motsvarande faktor)	(1,787)	(11,637)	
I procent av totalbelopp	38,7 %	61,3 %	

(*Anm.* Att summan av antalet personskador och antalet egendomsskador överstiger antalet skadeakter och att antalet skadade objekt överstiger antalet person- resp. egendomsskador beror på förekomsten av ett visst antal kombinerade skador med flera ersatta objekt.
Vid jämförelse med Försäkringsinspektionens statistik bör observeras, att skadorna i stort sett äro avvecklade per ultimo 1955, men att så långt möjligt avböjda skador medtagits vid analysen i den mån de representera verkliga latenta skadefall.)

Den proportion, som genom stickprovet erhållits mellan personskador och egendomsskador, är icke fullt tillförlitlig, då inflytande av stora skador är nog stort för att siffran skall variera från år till år. (Riskstatistiken visar exempelvis, att proportionen stora skador år 1952 var avsevärt större än år 1951 och 1953.) Genomsnittsprocenttalet personskador uppskattas därför till 40 à 42 %. Proportionen personskador bör till år 1955 ha ytterligare ökat genom ökad proportion småbilar i beståndet samt de år 1955 avsevärt höjda maximibeloppen för personskada. Kommitterade ha som sannolikaste värde från år 1955 åtminstone sedan de nya maximibeloppen »satt sig» bestämt sig för 45 % personskador med nuvarande ersättningsregler, vilken siffra använts i efterföljande kalkyler. (1938 års statistikkommitté beräknade proportionen personskador till 50 % före 1939 års lagändring och c:a 55 % efter lagändringen.)

Vid bedömande av stickprovets tillförlitlighet böra beaktas följande erfarenheter från riskanalyser, som ingivits till Försäkringsinspektionen eller behandlats på Svenska aktuarieföreningen:

a) Om man bortser från krigs- och restriktionsåren 1940—46 har trafikförsäkringsrisken varit beständigt växande, beroende bl. a. på ökat fordonsbestånd, ökad trafikintensitet, högre hastighet och stigande lönenivå. Detta gäller såväl om absoluta skadeantal och skadebelopp som om antal skador och skadebelopp i genomsnitt per fordon. Oavsett den regelmässiga riskutvecklingen eller den s. k. trenden synes risken variera oregelbundet från år till år beroende bl. a. på klimatiska faktorer. Inom ett och samma år varierar risken avsevärt från månad till månad.

b) Den verkliga grundrisken eller risksannolikheten kan aldrig bestämmas exakt. Den leder emellertid till ett visst antal inträffade skador och skadebelopp, som slumpmässigt avvika från grundrisken. Avvikelserna i antal skador följa den s. k. Poissonfördelningen och kunna ej bestämmas genom vanligen använda stickprovsformler. För skadornas fördelning efter storlek gäller en noga studerad skadefördelningskurva. Med användande av dessa fördelningar ha följande formler härletts för den slumpmässiga variationen eller avvikelsen mellan verklig grundrisk och genom statistiken härledda siffror. Det relativa medelfelet för en statistikgrupp med n skador utgör

$$\textit{för antal skador} \quad \pm \frac{1}{\sqrt{n}}$$

$$\textit{för skadebelopp} \quad \pm \frac{6}{\sqrt{n}}$$

(Avvikelser lika med medelfelet äro som bekant rätt vanliga, medan avvikelser som överstiga tredubbla medelfelet äro sällsynta och osannolika.)

c) Dessa formler gälla såväl för totalmaterialet som för varje studerad delgrupp. Då det relativa medelfelet för totalmaterialet är litet eller endast några procent, blir det relativa felet i de olika statistiksiffrorna nästan helt beroende av antal skador i delgruppen.

De av den tillfälliga variationen förorsakade felen i stickprovet sammanhänga alltså helt med antalet skador i delgrupperna. Genom att välja stickprovet för personskador och för egendomsskador ungefär lika stora ha kommitterade sökt erhålla ungefär lika säkra siffror för de olika frågeställningarna. Härtill kommer, att undersökningen övervägande avser personskador och att i stickprovet mer än hälften av ett års personskador medtagits.

Tabell B: Antal personskador fördelade på vållandetyper.

Eget fordon \ Motpart	Kollision med bil, tåg, spårvagn m. m. (9 §)						Annan personskada exklusive stillastående fordon (7 §)					
	0	1	2	3	4(5)	S:a	0	1	2	3	4(5)	S:a
0	66	—	—	10	—	76	12	15	—	27	—	54
1	39	28	13	263	1	344	7	12	11	310	1	341
2	244	181	127	262	2	816	72	289	43	259	—	663
3	374	909	359	446	—	2 088	72	933	23	264	—	1 292
4	11	21	2	4	—	38	4	28	—	3	(5)1	36
Summa	734	1 139	501	925	3	3 362	167	1 277	77	863	2	2 386
TOTAL							901	2 416	578	1 848	5	5 748
Restgrupper						80						

Tabell C: Antal egendomsskador fördelade på vållandetyper.

Eget fordon \ Motpart	Kollision med bil, tåg, spårvagn m. m. (9 §)						Annan egendomsskada exklusive stillastående fordon (7 §)					
	0	1	2	3	4(5)	S:a	0	1	2	3	4(5)	S:a
0	115	5	2	17	—	139	20	4	—	9	—	33
1	4	10	33	609	—	656	3	6	—	90	1	100
2	22	121	205	442	3	793	34	90	10	99	—	233
3	55	1 411	694	545	2	2 707	124	373	7	87	—	591
4	—	27	4	1	(5)1	33	3	11	—	1	—	15
Summa	196	1 574	938	1 614	6	4 328	184	484	17	295	1	981
TOTAL							380	2 058	955	1 909	7	5 309
Restgrupper						40						

Utöver det fel, som beror på den slumpmässiga variationen, bör — såsom ytterligare skall beröras nedan — beaktas *dels* fel beroende på att skador av den studerade typen för närvarande icke alls eller endast delvis anmälas till bolagen, *dels ock* fel i uppskattningen av riskutvecklingen från 1953 till dagsläget.

Totaleffekten av fel och felmöjligheter är, att statistiksiffrorna endast kunna användas för en ungefärlig uppskattning av effekten av föreslagna lagändringar. Siffermaterialets fördelning på olika vållandetyper framgår av tabellerna B—C.

Utförligare tabeller, omfattande även skadebelopp som ersatts enligt nuvarande lag eller skulle ha utbetalats om jämkning bortfallit, ävensom tabeller över medelskada och jämkningsprocent återgivas i bilagsmaterialet tabell 1—10.[1] Tabellerna A—C äro dock såtillvida grundläggande, som felgränserna i de kalkylerade siffer-

[1] Dessa bilagor ha här uteslutits.

värdena beräknas från skadeantal i den studerade delgruppen med användande av angivna felformler.

Följande hjälptabell kan underlätta bedömningen av de olika kalkylerna.

Tabell D: Hjälptabell över medelfel.

Antal skador i delgruppen	Relativt fel i % av värdet för	
	Antal skador *eller* frekvenstal för en delgrupp	Ersättningsbelopp *eller* proportion av skadebelopp till nuvarande totalbelopp
10 000	± 1 %	± 6%
5 000	± 1,4%	± 8%
1 000	± 3,2%	±19%
500	± 7,0%	±42%
100	±10 %	(±60%)
50	±14 %	(±84%)
(25)	(±20 %)	...
(10)	(±32 %)	...

(*Anm.* Felet i ersättningsbelopp i de följande kalkylerna har ofta kunnat reduceras genom att den relativt säkrare medelskadan för motsvarande huvudgrupp insatts istället för tillfälligt inträffad medelskada för en liten delgrupp.)

Analys av stickprovet.

Genomgående bör observeras, att de kostnadsberäkningar, som kommitterade gjort, innefatta en uppskattning, i procent räknat, av de förändringar i de *nuvarande* premiekostnaderna, som — vid i övrigt oförändrade förhållanden — skulle uppkomma om lagförslaget genomfördes. Då härvidlag begagnats ett på 1953 års skador grundat statistiskt material, bör beaktas den felkälla, som beror på den hittillsvarande utvecklingen efter år 1953. Sålunda har även efter nyssnämnda tidpunkt penningvärdet undergått viss fortskridande försämring, i vilket sammanhang må påpekas, att de i ett skadestånd ingående delposterna äro av mycket skiftande natur, varför en indexberäknad anpassning av det statistiska materialet till dagens läge skulle vara behäftad med stora svårigheter. Rättsutvecklingen under de senaste åren torde även i viss mån ha påverkat ersättningarna från trafikförsäkringen, varvid bl. a. bör beaktas den höjning av ansvarighetssummorna, som trädde i kraft den 1 april 1955 och vars konsekvenser ännu ej kunna överblickas.

I nedanstående beräkningar har förutsatts, att bonusfaktorn och den relativa omkostnadsbelastningen icke påverkas av lagändringen. Man kan eventuellt anse, att den relativa belastningen av omkostnader inkl. vinsttillägg på riskpremieökningen kan bliva något lägre än den för närvarande gällande (20 %). Med hänsyn till osäkerheten i uppskattningarna har denna korrektion ansetts kunna försummas.

För *personskador enligt 7 §* i lagförslaget utgjorde enligt tabell 2 medelskada A i stickprovet vid styrkt vållande beträffande föraren av det försäkrade fordonet 3 776 kr vid icke-vållande och 4 413 kr vid styrkt vållande å motpartens sida. Om hänsyn tages till antalet skador i båda grupperna (933 respektive 264) och

det därur beräknade statistiska medelfelet, blir skillnaden ej större än att den helt kan tillskrivas den tillfälliga variationen. På grund härav kan antagas, att *medelskada A* för samtliga skador enligt 7 § är lika med genomsnittet av medelskadan vid styrkt vållande å fordonsförarens sida eller 3 900 kr.

Genomsnittliga jämkningsgraden (d. v. s. kvoten mellan ersättning B och ersättning A) för *alla* personskador enligt 7 § utgjorde 83 %. Detta kan sägas vara ett sammanfattande uttryck för jämkning av dessa personskador enligt gällande rätt. För besvarandet av fråga 1 bör man sålunda räkna med en medelskada av $0{,}83 \times 3\,900 = 3\,230$ kr för det fall att strikt ansvar tillämpas enligt 7 § och att jämkningen i 8 § leder till samma relation som gällande rätt. Medelskada B enligt gällande rätt var 2 464 kr i genomsnitt för alla personskador enligt 7 §. För det fall att 8 § slopas för personskador (fråga 2), blir medelskadan 3 900 kr.

Antalet personskador i stickprovet enligt 7 § var 2 386 och kostnaden för dessa skador blir

1)	enligt gällande rätt	$2\,386 \times 2\,464 = 5\,879\,100$
2)	» lagförslaget (fråga 1)	$2\,386 \times 3\,230 = 7\,706\,780$
3)	» fråga 2 (8 § slopad för hithörande skador)	$2\,386 \times 3\,900 = 9\,305\,400$

eller i % av skadebelastningen för samtliga personskador i stickprovet enligt gällande rätt 41,5 %, 54,4 % och 65,7 %. För evalvering av merkostnaden för 7—8 §§, respektive 7 § utan jämkning för personskador erfordras en multiplikation med kostnaden för personskador i relation till hela skadebelastningen för person- och egendomsskador sammanlagt. Såsom ovan framhållits har detta relativtal uppskattats till 45 %. På grund härav erhålles merkostnaden enligt stickprovet till

7—8 §§ enligt fråga 1 6 %
och härutöver för ändring av 8 § » » 2 5 %.

Vidare böra dessa siffror korrigeras med hänsyn till att icke alla skador, som enligt lagförslaget skola ge ersättning, för närvarande anmälas till anstalterna. På grund härav uppskattas merkostnaden enligt fråga 1 till lägst 9 % och den ytterligare merkostnaden enligt fråga 2 till lägst 7,5 %.

En motsvarande beräkning för *egendomsskador enligt 7 § i lagförslaget* leder till följande siffror:

Antalet egendomsskador enligt 7 § (tabell 4) var 981 och kostnaden för dessa skador blir

1)	enligt gällande rätt	$981 \times 151 = 148\,131$
2)	» lagförslaget (fråga 1 och 2)	$981 \times 200 \times 0{,}8 = 156\,960$

eller i % av skadebelastningen för samtliga egendomsskador i stickprovet 39,0 % respektive 41,4 %. Om kostnaden för egendomsskador i relation till sammanlagda skadebelastningen för person- och egendomsskador enligt ovan antages till 55 %, kommer man till en merkostnad för egendomsskador enligt fråga 1 av 1,3 %. Om dessa siffror korrigeras med hänsyn till att icke alla skador, som enligt lagförslaget skola få ersättning, för närvarande anmälas till anstalterna, uppskattas merkostnaden enligt fråga 1 för egendomsskadorna till lägst 2 %.

I ovanstående beräkningar har hänsyn icke tagits till olyckor orsakade av stillastående fordon utan förare. Antalet sådana fall, 16 personskador och 24 egendomsskador, är alltför ringa för att medge några slutsatser. Effekten av den ändrade formuleringen av regler för sådana olyckor har ansetts kunna försummas.

Den kostnadsminskning, som *9 § i lagförslaget* skulle medföra, har undersökts

för olika vållandetypskombinationer med följande resultat: Ifråga om personskador skulle ändringarna medföra ett bortfall av en ersättning B, som i stickprovet uppgick till 214 462 kr (tabell 1 och 7) för vållandetypskombination 2—1 och för kombinationen 2—2 för skadad förare av motpartens fordon 88 498 kr (tabell 7) eller sammanlagt 302 960 kr, motsvarande 2,1 % av ersättning B för samtliga personskador i stickprovet. Motsvarande bortfall för egendomsskador skulle utgöra 246 401 kr (tabell 3), motsvarande 6,5 % av ersättning B för samtliga egendomsskador i stickprovet. Under antagande av 45 % för personskadornas andel av kostnaderna för den totala skadebelastningen skulle sålunda bortfallet medföra en kostnadsminskning av 4,5 %. Vid denna beräkning har hänsyn icke tagits till några fall av mindre ekonomisk vikt, där genom ändringarna viss kostnadsminskning skulle uppkomma, nämligen dels annan av 9 § omfattad egendomsskada än skada å motorfordon i vållandetypskombinationen 2—3 och dels skada å med motpartens fordon befordrad, tredje man tillhörig egendom i vållandetypskombinationen 3—3. Å andra sidan är emellertid att beakta ett par i motsatt riktning och säkerligen i åtskilligt högre grad inverkande faktorer, nämligen dels att ansvarighet enligt 9 § i viss utsträckning föreligger även där vållande (culpa) icke styrkts och dels att lagförslagets genomförande otvivelaktigt skulle komma att medföra ökat intresse av att i de fall, som omfattas av denna §, förebringa utredning, som styrker vållande. Med hänsyn härtill har den totala kostnadsminskning, som 9 § i lagförslaget skulle medföra, uppskattats till 4 %. (Teoretiskt sett medför lagförslaget vid vållandetypskombinationen 1—1 en ökad kostnad för passagerare i motorfordon. Denna kombination är dock sällsynt och förekommer ej i stickprovet.)

Alternativet borttagande av jämkning för personskador enligt 9 § medför en kostnadsökning av c:a 790 000 kr (skillnaden mellan ersättning A och ersättning B för personskador 9 §) eller 5,6 % av kostnaden för samtliga personskador i stickprovet. Med antagande av kostnadsandelen 45 % för personskador motsvarar detta 2,5 % av premien.

Enligt Statistiska Centralbyråns publikation Vägtrafikolyckor 1953 utgjorde antalet i samtliga vägtrafikolyckor skadade förare i motorfordon 5 092 eller 33,5 % av totalantalet skadade personer vid trafik med motorfordon. (Motsvarande tal för 1954 och 1952 utgjorde resp. 33,2 och 32,3 %, se tabell 10.) Den efterfrågade ändringen av 13 § innebär att ersättning skulle utgå till förare enligt 7 och 8 §§ i alla fall, då ersättning ej utginge enligt 9 §. Enligt stickprovet voro 988 förare i annat motorfordon berättigade till ersättning enligt 9 § (tabell 7), vilket motsvarar 17,2 % av totala antalet personskador i provet. Totalantalet skadade personer i årgång 1953 ugjorde enligt stickprovet $1\,787 \times 5\,748 = 10\,271$ (tabell A). Motsvarande siffra enligt Trafikförsäkringsföreningens statistik över anmälda skador utgjorde 9 936 och i den officiella statistiken 15 178 (olyckor vid trafik med motorfordon). En utökning av ansvaret enligt 7 och 8 §§ att omfatta förare i den mån de ej ersättas enligt 9 § skulle då kunna antagas motsvara en ökning av $\frac{0{,}332}{0{,}668} \times (5\,748—988)—988 = 1\,368$ på stickprovets nivå (motsvarande 2 445 i hela årgång 1953). Kostnaden för en sådan ändring av ansvarigheten enligt 7—8 §§, under förutsättning att jämkning vid medvållande tillämpas både vid fall enligt 8 och 9 §§ $= 1\,368 \times 3\,230 = 4\,919\,000$ kr (ifråga om medelskadan se ovan). Om jämkning ej skall tillämpas enligt 8 § men väl enligt 9 §, så blir merkostnaden $1\,368 \times 3\,900 + 790\,000 = 6\,125\,000$ kr och slutligen om jämkning varken skall tillämpas enligt 8 eller 9 §§ en merkostnad av 5 335 000 kr (ifråga om medelskadan och kostnaden för borttagande av jämkning enligt 9 § se ovan). För de tre alter-

nativen erhålles, om man antager den relativa kostnadsbelastningen för personskador till 45 %, merkostnaderna 14,1 %, 19,5 % resp. 17,0 %. Det ligger i sakens natur, att dessa uppskattningar äro ytterligt osäkra.

För besvarandet av övriga frågor har stickprovet icke kunnat giva någon eller i vart fall icke någon tillförlitlig ledning. Härom hänvisas till det följande.

Sammanfattning m. m. av utredningsresultatet beträffande huvudalternativet (fråga 1).

De ovan angivna, med a)—j) betecknade huvudpunkterna i lagförslaget ha var för sig beräknats få följande inverkan i kostnadshänseende:

a—b) Den kostnadsökning, som skulle föranledas av ett utbyte av det nuvarande presumtionsansvaret mot ett rent kasuellt (strikt) ansvar i den omfattning lagförslaget innehåller, har till den del skadorna kommit till trafikförsäkringsanstalternas kännedom kunnat belysas genom de uppgifter, som anstalterna lämnat över sannolika taxerade beloppet av skador, som hittills icke blivit ersatta av anstalterna eller i undantagsfall ersatts med något mindre belopp utöver ramen för ersättningsskyldigheten. Det siffermaterial, som stått till buds för beräkningarna, utvisar en kostnadsökning vid förslagets genomförande i denna del av 7,3 %. Det material, som statistiken bygger på, måste emellertid anses mycket ofullständigt, då säkerligen många skadefall aldrig kommit till anstalternas kännedom, enär de skadelidande haft full visshet om att ersättning ej varit att påräkna. I särskild grad torde detta ha varit fallet då den skadelidande själv i uppenbar grad varit vållande till skadan. Vidare torde efter en lagändring ersättningsanspråk sannolikt komma att framställas i ett betydande antal skadefall, som med nuvarande ersättningsregler aldrig kunna komma på tal för ersättning från trafikförsäkringen. En lagändring på denna punkt är därför mycket svår att ekonomiskt överblicka, men effekten blir med all sannolikhet väsentligt större än vad man kan finna med statistiskt tillgängliga siffror. Enligt kommitterades uppskattning torde kostnadsökningen på denna punkt komma att uppgå till lägst 11 %. — Såsom ovan berörts har Bilskadeutredningen i sin skrivelse angivit, att vid besvarandet bör förutsättas, att tillämpningen av medverkansregeln i lagförslagets 8 § icke kommer att medföra avvikelse från vad som redan gäller i praxis. Då ledning av gällande praxis överhuvud ej kan erhållas i det för närvarande ej täckta skiktet mellan presumtionsansvar och strikt ansvar, ha kommitterade vid beräkningarna utgått från antagandet att i nämnda skikt skulle gälla samma genomsnittsjämkning som inom de för närvarande täckta ansvarighetsskikten. Framhållas må emellertid, att om ett strikt ansvar införes, detta betyder en merbelastning, som till sin storlek i väsentlig grad beror på de principer för jämkning, som efter lagändringen kunna komma att utbildas. Det torde därför ej vara möjligt att bedöma effekten av strikt ansvar såsom en isolerad fråga. Om jämkning i skiktet mellan strikt ansvar och presumtionsansvar skulle ske i större utsträckning än som ovan antagits kan procenttalet minskas, men i så fall ökas kostnaden för jämkningens bortfallande enligt fråga 2 med samma procenttal.

c) Lagförslagets 9 § skulle medföra en kostnadsminskning, som uppskattats till 4 %.

d) Lagförslaget torde på denna punkt icke i mätbar grad komma att påverka kostnaderna.

e) Statistiskt underlag saknas helt för bedömning av den kostnadsökning, som skulle föranledas av en höjning av försäkringens ansvarighetssumma från nuvarande 200 000 kr till 400 000 kr för varje skadad eller dödad person och ett slopande av katastrofmaximum för personskada. Kostnaden för höjning av maximi-

summorna per den 1 april 1955 från 60 000/300 000/10 000 kr till 200 000/ 600 000/50 000 kr uppskattades i förarbetena till 1955 års trafikförsäkringstariff till c:a 8 % av riskpremien (person+egendom). Uppskattningen bedömdes såsom mycket vansklig men kunde baseras dels på skadefördelningskurvor för skador av olika storlek under gamla maximigränsen (extrapolation) och dels på taxationer av inträffade maximiskador. Man saknar ännu erfarenheter av vad 1955 års höjningar betytt i reell kostnadsökning. Tidigare erfarenheter — särskilt utomlands — visa emellertid, att de indirekta återverkningarna av höjda eller slopade maximigränser äro högst betydelsefulla, i det att därmed gärna följer såväl höjda ersättningsanspråk som en större generositet från domstolarnas sida vid utdömande av ersättning. — Vad särskilt beträffar det ifrågasatta slopandet av katastrofmaximum vid personskada hänvisas till vad som anföres nedan under punkt 5.

f) Lagförslagets 12 § skulle medföra en kostnadsminskning, som på basis av siffermaterial från Trafikförsäkringsföreningen uppskattats till för närvarande 0,7 %. Att märka är emellertid, att frekvensen av egendomsskador genom okända motorfordon — framförallt skador å motorfordon — visat en synnerligen stark stegring under senare år. Under antagande av fortsatt stegring kommer därför en lagändring i enlighet med förslaget på denna punkt att med tiden få ökad betydelse för premierna.

g) Sannolikt kan man räkna med att de föreslagna »straffpremierna» skulle komma att uppväga den nuvarande regressen gentemot ägare av oförsäkrade motorfordon. Effekten av lagförslaget i denna del är visserligen svår att förutse, men premierna torde icke härigenom kunna i någon nämnvärd grad påverkas i någondera riktningen.

h) Lagförslagets 13 § innefattar i jämförelse med gällande rätt dels vissa inskränkningar och dels viss utökning av ansvaret. Utökningen — vars effekt är svår att förutse — är otvivelaktigt betydelsefullare än inskränkningarna, vilka få relevans endast i sällsynta undantagsfall. Hänsyn till denna effekt kan delvis anses vara tagen i det allmänna tillägget för ej anmälda skadefall vid uppskattningen enligt a).

i) Lagförslagets regressregler kunna icke antagas i någon nämnvärd grad påverka premierna.

j) Enligt allmänna försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring äro redan nu tävlingar av ifrågavarande slag undantagna. Lagförslaget på denna punkt påverkar därför icke premierna.

Sammanfattningsvis kan sålunda uttalas att, därest lagförslaget genomföres, den därav föranledda genomsnittliga höjningen av nu tillämpade premiesatser för trafikförsäkringen kan uppskattas till lägst 6 à 7 %. Vid denna uppskattning har emellertid hänsyn ej tagits till den svårbedömliga effekten av den i 8 § angivna medverkansregeln. Ej heller har hänsyn tagits till den svårbedömliga kostnadsökning, som ett genomförande av lagförslaget otvivelaktigt komme att medföra ifråga om försäkringssummorna. I sistnämnda hänseende bör observeras att, då någon uppskattning av tillägget för höjda ansvarighetssummor ej kunnat ske, ett häremot svarande tillägg bör göras till alla kostnadsuppskattningar för personskador samt att redan en måttlig penningvärdesförsämring medför en mångdubbling av antalet skador över nuvarande maximigräns och därmed en progressiv ökning av kostnaderna.

Med hänsyn till den framtida utvecklingen vilja kommitterade i detta sammanhang ytterligare framhålla följande: Såsom redan påpekats hänföra sig beräkningarna genomgående till de förändringar i de *nuvarande* premiekostnaderna, som lagförslagets genomförande skulle medföra vid i övrigt oförändrade förhål-

landen. Framtida förändringar i andra avseenden kunna emellertid giva den ifrågasatta lagändringen en väsentligt ökad effekt i kostnadshänseende. Sålunda skulle — såsom redan berörts — en fortsatt penningvärdesförsämring komma att progressivt påverka kostnaderna. En liknande effekt åstadkommes emellertid även av en fortskridande rättsutveckling i riktning mot ökad liberalisering av ersättningarna. I detta sammanhang bör bl. a. frågan om den framtida tillämpningen av regressrätt gentemot trafikförsäkringen tillmätas stor betydelse. Sålunda torde i synnerhet den regressrätt som i ett par nyligen meddelade prejudikat (NJA 1955 s. 676) tillerkänts arbetsgivare för förtidspension — i all synnerhet om denna regressrätt även upptages i den föreslagna lagen om allmän pensionsförsäkring — otvivelaktigt komma att i väsentlig grad öka den effekt, som en utvidgning av försäkringsskyddet till strikt ansvar och högre maximibelopp i och för sig skulle medföra i kostnadshänseende. Överhuvud äro emellertid i detta sammanhang att beakta alla sådana faktorer, som i och för sig äro ägnade att påverka skadeståndsbeloppen. Som exempel härpå må nämnas den koncentration av människor och den värdeanhopning, som det moderna samhällslivet i allt större utsträckning för med sig, fordonens allt högre hastighet samt ökad trafikintensitet.

Sammanfattning m. m. av utredningsresultatet beträffande övriga frågor (2—6).

2. Uttrycket »förare av motorfordon» ha kommitterade trott sig i konsekvens med syftet böra tolkas såsom avseende även person, som för eller medföljer annat motordrivet vägfordon, järnvägståg eller spårvagn, d. v. s. med motorfordon i lagförslagets 9 § likställda kommunikationsmedel. Med denna utgångspunkt har den rent numeriska kalkylen lämnat följande resultat: a) Om 8 § i lagförslaget ändrades så, att den endast avsåge egendomsskada och att vid personskada ersättning alltid skulle utgå utan jämkning oavsett medvållande, kan den härför erforderliga ytterligare premiekostnaden — förutsatt att personskada av ovan angiven kategori helt behandlas enligt 9 § — uppskattas till lägst 7,5 %. b) Om för personskada av ovan angiven kategori ersättning skall utgå enligt 9 § första stycket, varemot andra stycket icke skall tillämpas, kan motsvarande kostnadsökning uppskattas till lägst 10 %. Härvid har emellertid icke hänsyn tagits till att, om jämkning och andra spärregler borttagas, såväl antalet anmälda skador som skadeståndskraven med stor sannolikhet komma att stegras i jämförelse med lagförslagets huvudalternativ. Det torde stöta på stora svårigheter att bedöma, hur detta kan inverka på merkostnaden vid ett slopande av jämkningsreglerna. Ett hänsynstagande till dessa faktorer skulle enligt kommitterades uppfattning leda till väsentligt högre procenttal än de nyss under a) och b) angivna. Kommitterade avstå emellertid från att siffermässigt uppskatta de därav orsakade kostnaderna, då en sådan uppskattning skulle baseras på en alltför osäker prognos.

3. Statistiskt underlag saknas för beräkning, hur det skulle inverka på premiesättningen om, samtidigt med att lagtexten ändrades enligt punkt 2 ovan, man därjämte överginge till ett nytt system för beräkning av ersättningen för personskada, innebärande att vid fastställande av ersättning för förlorad arbetsförtjänst eller bestående nedsättning i arbetsförmågan inkomst överstigande 20 000 kr om året icke skulle tagas i beräkning samt att försäkringsmaximum i övrigt för personskada skulle slopas. Jämfört med huvudförslaget, modifierat enligt fråga 2, torde emellertid den därav betingade inverkan på premierna med nuvarande inkomstfördelning bliva ganska obetydlig.

4. Om det i 13 § lagförslaget gjorda undantaget för förare utginge, vilket med

andra ord skulle innebära att en förare helt likställdes med passagerare, har den därav betingade ytterligare kostnadsökningen uppskattats till lägst 14 % under förutsättning att lagförslaget i övrigt genomföres enligt punkt 1 ovan. I kombination med det under punkt 2 a) nämnda alternativet har motsvarande kostnadsökning uppskattats till lägst 19,5 % och i kombination med alternativet under punkt 2 b) till lägst 17 %. Såsom framgår av det under punkt 3 sagda kan någon särskild uppskattning ej göras av motsvarande kostnadsökning i kombination med det under punkt 3 angivna alternativet. Av samma skäl, som anförts under svaret på fråga 2, böra även dessa procenttal kraftigt höjas men kunna icke med någon säkerhet uppskattas.

De reservationer, som tidigare sammanfattningsvis anförts under svaret beträffande huvudalternativet (fråga 1), gälla givetvis även de nu behandlade alternativen enligt frågorna 2—4.

5. Beträffande frågan, huruvida det ur försäkringsteknisk synpunkt — t. ex. ifråga om möjligheten att teckna återförsäkring — skulle innebära några komplikationer därest försäkringsmaxima för personskada helt slopades få kommitterade efter samråd med särskilt tillkallade sakkunniga anföra följande: Enligt 6 § 1 st. 12 p. och 170 § 1 st. 14 p. lagen om försäkringsrörelse skall bolagsordning för försäkringsbolag innehålla, beträffande annan försäkring än livförsäkring, regler för begränsning av den ansvarighet bolaget må utan återförsäkring ikläda sig för en och samma risk. En bestämmelse, som ålägger trafikförsäkringsanstalt obegränsad ansvarighet för trafikskada, tvingar sålunda anstalten att återförsäkra vad som ligger ovanför anstaltens maximal. Genom en pool kan ansvarigheten fördelas på ett stort antal försäkringsanstalter. Om det finnes någon anledning att räkna med en skada, som ligger ovanför poolens ansvarighetsgräns, synes det emellertid icke förenligt med bestämmelserna i lagen om försäkringsrörelse att den enskilda anstalten bär ansvarighet för denna utan ytterligare återförsäkring, eftersom detta skulle innebära att anstalten bure ett ansvar som överstege dess maximal. Under denna förutsättning måste det sålunda åligga anstalterna att återförsäkra överskjutande belopp, och detta måste i så fall ske utomlands hos något bolag, som icke är bundet av samma bestämmelser som de svenska anstalterna. Dylik återförsäkring torde i dagens läge kunna erhållas, men den internationella marknaden härför är mycket begränsad. Priset för återförsäkringen kan därför bliva beroende av reassuradörernas godtycke och svårigheter kunna uppstå att överhuvud få reassurans. Särskilt gäller detta om till följd av en lagändring alla försäkringar skola gälla utan begränsning. Det reassuransbehov, som därigenom uppkommer, är av en sådan storleksordning att det ej kan jämföras med den avtäckning av obegränsade risker, som för närvarande sker vid svenska bilars färd inom vissa utomnordiska länder. Härvid bör beaktas att de engelska försäkringsbolagen, vilka ha obegränsad ansvarighet, behålla toppansvaret på egen risk och sålunda icke öka efterfrågan på återförsäkring. Den efterfrågan, som skulle förorsakas om den tänkta lagändringen genomfördes, skulle således kunna utöva ett väsentligt inflytande på återförsäkringsmarknaden. Man måste följaktligen räkna med möjligheten av, att de svenska trafikförsäkringsanstalterna bliva ställda inför den situationen, att de själva nödgades svara för de obegränsade summorna även om detta strede mot lagen om försäkringsrörelse. — Bilskadeutredningens huvudförslag enligt punkt 1 e) ovan avser ett slopande av katastrofmaximum för personskada med begränsning till 400 000 kr för varje skadad eller dödad person. Även härvidlag göra sig de nyss berörda betänkligheterna gällande med nära nog samma styrka, då mycket stora skadebelopp äro möjliga om också mycket osannolika. I själva verket torde det ur ren åter-

försäkringssynpunkt möta mindre svårigheter att slopa begränsningen för varje skadad eller dödad person än att avskaffa katastrofmaximum. Å andra sidan kan ett katastrofmaximum sättas så högt — exempelvis 2 miljoner kr — att det vore föga sannolikt att beloppet ens vid något tillfälle skulle visa sig otillräckligt.

6. Av de ersättningar, som utgå från trafikförsäkringen, torde — såsom tidigare angivits — uppskattningsvis c:a 45 % belöpa på personskador. — Av ersättningarna för personskador ha c:a 15 % uppskattats belöpa på icke-ekonomisk skada. Svårigheten i uppskattningen beror bl. a. på att sådan skada vid jämkning av ersättningarna ej alltid kunnat renodlas.

Stockholm den 19 juni 1956.

TRAFIKFÖRSÄKRINGSANSTALTERNAS
TARIFFKOMMITTÉ

Mac Hall *Hugo Hellqvist*

De danska, finska, norska och svenska förslagerens

Danmark

Lov om erstatning af skade forvoldt ved brug af motordrevet køretøj.

Kapitel I.
Erstatning fra det skadevoldende køretøjs forsikring.

§ 1.

Stk. 1. Skade på person eller ting, som voldes ved et motordrevet køretøjs brug som køretøj, skal erstattes af det forsikringsselskab, i hvilket køretøjet efter reglerne i kapitel 3 er forsikret, selv om ingen har skyld i skaden.

Stk. 2. Om skadelidtes ret til erstatning gælder, for så vidt ikke andet er bestemt, dansk rets almindelige regler.

§ 2.

Erstatning efter denne lovs regler kan ikke kræves

1) for skade på køretøjet eller på ting, der befordres med dette, bortset fra klæder, personlige ejendele og håndbagage, som nogen har på sig eller med sig under kørselen, og som beskadiges i forbindelse med personskade eller skade på køretøjet,

2) for skade på person eller ting, der rammer den, som fører køretøjet,

3) for skade på person eller ting, som rammer køretøjets ejer eller bruger, selv om han ikke fører køretøjet.

Finland

Lag om trafikförsäkring.

1 kap.
Ersättning för trafikskada.

1 §.

Skada som i följd av motorfordonets bruk i trafik tillfogats person eller egendom, nedan kallad trafikskada, skall ersättas från den trafikförsäkring, som enligt denna lag meddelats för fordonet, oavsett om skadan framkallats genom vållande vid fordonets bruk eller av bristfällighet hos fordonet.

Ersättning skall bestämmas enligt stadgandena i 9 kap. 2, 3 och 8 §§ strafflagen, där ej nedan annorlunda stadgas.

2 §.

Ersättning för skada till person eller egendom, som tillfogats förare av motorfordon, eller för skada å fordonets ägare tillhörande egendom utgår icke från den trafikförsäkring som finnes för fordonet. Från denna försäkring utgår icke heller ersättning för skada å gods, som befordras med fordonet. Dock ersättes skada å kläder, andra personliga bruksföremål och handbagage, som passagerare hade på eller med sig, om skadan uppkommit i samband med att fordonet skadats.

Med passagerare avses i denna lag varje i fordonet medföljande person, som icke äger eller för detsamma.

grundläggande bestämmelser, uppställda som parallelltexter.

Norge

Lov om erstatning for skade voldt av motorvogn.

Kapitel I. Erstatning fra trafikkforsikringen m. v.

§ 1 (erstatningens grunnlag og omfang).

1. Volder motorvogn skade på folk eller gods, har skadelidte krav på erstatning fra det forsikringselskap hvor vognen etter kapitel III er forsikret, selv om ingen har skyld i skaden. Loven gjelder ikke når skaden voldes ved at motorvognen brukes til annet formål enn som kjöretöy.

2. Erstatningen skal fastsettes etter alminnelige erstatningregler når icke annet er bestemt. Loven gjelder ikke oppreising for skade av ikke-ökonomisk art (tort og svie).

§ 2 (unntak fra erstatningplikten).

Erstatning etter denne lov omfatter ikke

a) skade på vedkommende motorvogn sjöl med tilhör eller på gods som föres med motorvognen, bortsett fra klær, personlige brukgjenstander og håndbagasje som noen har på seg eller med seg under kjöringen og som skades i samband med personskade eller vognskade;

b) skade som noen lider på person eller gods mens han förer motorvognen eller tilhenger til denne;

c) skade som eieren eller en sjölstendig bruker av motorvognen lider på person eller gods;

d) skade på hund som går lös, medmindre vognens eier, bruker eller förer eller noen person som följer med i vognen har skyld i skaden eller på annen måte er ansvarlig etter almindelige erstatningregler.

Sverige

Lag om trafikförsäkring.

1 kap. Om ersättning från trafikförsäkring.

1 §.

Lider någon skada till person eller egendom i följd av motorfordons bruk i trafik, skall från den trafikförsäkring, som enligt 3 kap. meddelats för fordonet, utgå ersättning, ändå att vållande vid fordonets bruk icke ligger någon till last.

Ersättningen skall bestämmas enligt de grunder som angivas i 6 kap. strafflagen, där ej nedan annorlunda stadgas.

2 §.

Ersättning utgår icke i anledning av skada till person eller egendom som tillfogats föraren av det fordon, för vilket försäkringen meddelats.

Ersättning utgår icke för skada å fordonet eller å egendom, som eljest tillhör fordonets ägare eller brukare, ej heller för skada å egendom, som befordras med fordonet. Den som färdas i fordonet utan att föra detta äge dock rätt till ersättning för kläder, personliga bruksföremål i övrigt och handbagage, om skadan uppkommit i samband med personskada eller skada å fordonet.

Danmark

§ 3.

Stk. 1. Har skadelidte forsætligt eller uagtsomt medvirket til skaden, kan erstatningen, bortset fra tilfælde, hvor der kun er udvist ringe uagtsomhed, nedsættes eller bortfalde. Ved afgørelsen heraf lægges vægt på det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt.

Stk. 2. Er skaden sket, medens skadelidte lod sig befordre med køretøjet, skønt han måtte forstå, at besiddelsen var opnået ved en forbrydelse, eller at køretøjet anvendtes i forbindelse med en forbrydelse, har han kun krav på erstatning, såfremt og i det omfang særlige grunde taler derfor.

§ 4.

Stk. 1. Volder et motordrevet køretøj skade på et andet motordrevet køretøj eller et køretøj, der løber på skinner, eller på person eller gods, som befordres dermed, udredes erstatning kun, såfremt skaden skyldes uforsvarligt forhold hos ejeren, føreren eller nogen i køretøjet, mangler ved køretøjet, eller at køretøjet iøvrigt er ført, anbragt eller på anden måde brugt i strid med de gældende færdselsregler.

Stk. 2. Foreligger der også på den side, hvor skaden er sket, forhold som nævnt i stk. 1, afgør retten under hensyn til det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes, således at der alene hæftes for dette beløb.

Finland

3 §.

Har den skadelidande medverkat till uppkomsten av trafikskada, kan till honom utgående ersättning nedsättas eller förvägras beroende på vad han lät komma sig till last och på det sätt varpå fordonet fördes samt på övriga omständigheter som voro orsak till skadan. Ersättning för skada å person skall dock utgå oavkortad, om hans delaktighet var ringa.

Har skadan tillfogats passagerare, som lät sig befordra med fordonet, oaktat han måste inse att fordonet hade åtkommits olovligen eller användes för brott som icke var ringa, skall ersättning från fordonets försäkring utgå allenast i den mån synnerliga skäl föreligga därtill.

4 §.

Har motorfordon medfört trafikskada å annat motorfordon, fordon, som löper på skenor eller å förare av sådant fordon eller å person eller egendom som befordrades därmed, skall ersättning från förstnämnda fordons försäkring icke utgå, med mindre skadan vållats av fordonets ägare, förare eller passagerare eller uppkommit till följd av att fordonet var ställt eller eljest brukades i strid mot trafikregler eller var behäftat med bristfällighet. Lag samma vare om skada å djur, som var utan uppsikt.

Förelåg även å den sida, där skadan uppkom, vållande eller annat sådant förhållande som i 1 mom. säges, pröve rätten med hänsyn till vad som i detta hänseende ligger å den ena eller den andra sidan till last och de till skadan bidragande omständigheterna i övrigt, i vad mån och till vem ersättning skall utgå. Ersättning för skada å person skall dock utgå i enlighet vad som i 3 § 1 mom. stadgas.

Norge

§ 3 (skadelidtes medvirkning).

1. Har skadelidte med forsett eller aktlöyse medvirket til skaden, kan erstatningen settes ned eller falle bort, bortsett fra tilfelle hvor han bare har utvist liten aktlöyse. Ved avgjörelsen legges vekt på det forhold som er utvist fra hver side og på tilhöva ellers.

2. Er skaden skjedd mens skadelidte lot seg kjöre i den skadegjörende vogn, enda han visste eller måtte forstå at vognen var fravendt rette innehaver ved en forbrytelse, kan han bare kreve erstatning for så vidt særlige grunner taler for det.

§ 4 (sammenstöt etc.).

1. Volder motorvogn skade på annen motorvogn eller på skinnegangvogn, eller på folk eller gods i noen slik vogn, gjelder erstatningplikten fra den förstnevnte vogns side bare når skaden skyldes

a) uforsvarlig forhold hos eier, bruker eller förer av denne vogn eller hos noen person som följer med i vognen, eller

b) mangel eller svikt ved vognen, eller

c) at vognen for övrig er blitt kjört, anbrakt eller behandlet i strid med gjeldende trafikkregler.

2. Er det også fra den annen vogns side eller fra flere vogners side utvist forhold som nevnt i nr. 1, avgjör retten om og i tilfelle med hvilken sum erstatningen skal falle hver enkelt vogn til last, slik at det fra hver side bare heftes for denne sum overfor skadelidte på den motsatte side. Ved avgjörelsen tas omsyn til det forhold som er utvist fra hver side og til tilhöva ellers.

Sverige

3 §.

Har den som led skadan medverkat till denna genom vållande som ej var ringa, må ersättningen nedsättas eller helt bortfalla. Vid prövningen skall beaktas, förutom vad den skadelidande låtit komma sig till last, jämväl det sätt varpå fordonet fördes samt omständigheterna i övrigt.

Har den skadelidande låtit sig befordra med fordonet, oaktat han måst inse att fordonet åtkommits olovligen eller användes för brott som icke var ringa, skall ersättning från fordonets försäkring utgå allenast i den mån synnerliga skäl äro därtill.

4 §.

Har genom fordonets bruk uppkommit skada å annat motorfordon, å järnvägståg eller spårvagn eller å förare av sådant fordon eller å person eller egendom som befordrades därmed, skall ersättning från förstnämnda fordons försäkring icke utgå, med mindre skadan uppkommit till följd av vållande av fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare eller bristfällighet hos fordonet eller genom att detta eljest förts, ställts eller på annat sätt brukats i strid mot gällande trafikregler.

Förelåg även å den sida, där skadan uppkom, förhållande som i första stycket sägs, pröve rätten med hänsyn till vad som ligger vardera sidan till last och omständigheterna i övrigt, i vad mån ersättning skall utgå.

Danmark

§ 5.

Volder et motordrevet køretøj, der holder stille, skade, uden at det sker i tilslutning til køretøjets standsning eller igangsætning, kan erstatning kun kræves, når skaden skyldes forhold som nævnt i § 4.

§ 6.

Stk. 1. Erstatning for personskade kan, uanset om flere køretøjers forsikringsselskaber hæfter for skaden, ikke overstige 150 000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person.

Stk. 2. Erstatning for tingsskade forvoldt ved en enkelt begivenhed kan ikke overstige 50 000 kr. for hvert skadevoldende køretøjs forsikring.

Stk. 3. Forslår det i stk. 2 nævnte beløb ikke til dækning af flere personers erstatningskrav, nedsættes kravene forholdsmæssigt. Krav, som er dækket ved anden forsikring, fyldestgøres ikke, før de øvrige krav er dækket. Den, der ikke inden 1 måned efter den skadevoldende begivenhed underretter køretøjets forsikringsselskab om, at han vil rejse erstatningskrav, har, når erstat-

Finland

5 §.

Har motorfordon givit upphov till trafikskada, medan det stod stilla, skall för ersättningsskyldigheten gälla de grunder som stadgas i 4 § 1 mom., ändå att skadan gått å annan person eller egendom än där säges. Har skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, vare dock lag som i 1 § 1 mom. stadgas.

Norge

§ 5 (parkert motorvogn).

1. Volder motorvogn skade mens den står stille og uten at skaden skjer i tilslutning til vognens stansing eller igangsetting, kan erstatning bare kreves når skaden skyldes forhold som nevnt i § 4 nr. 1 bokstav a—c.

2. Erstatning i tilfelle som omhandlet i nr. 1 kan ikke kreves etter denne lov når skaden voldes mens vognen på forsvarlig vis er satt ut av bruk på et sted som ikke er åpent for alminnelig ferdsel. Heller ikke ellers kan erstatning i tilfelle som nevnt i nr. 1 kreves av den som har påtatt seg mot vederlag å reparere, före tilsyn med eller oppbevare motorvognen, og som derunder lider skade på person eller gods. Det samme gjelder oppdragstakerens folk eller medhjelpere.

§ 6 (begrensing av erstatningssummer).

1. Erstatning for personskade skal ikke overstige 150 000 kroner for hver skadd eller drept person. Kan erstatning avkreves flere erstatningpliktige, gjelder denne begrensing den samlete erstatning, uansett om en eller flere vogner har voldt skaden.

2. For skade på gods som en motorvogn volder ved en enkelt skadehending, skal erstatningen ikke overstige 50 000 kroner. Denne begrensing gjelder også når erstatning kan avkreves flere erstatningpliktige for samme vogn. Har flere vogner voldt skaden, hefter de erstatningpliktige for hver enkelt vogn for det nevnte belöp.

3. Dersom summen i nr. 2 ikke rekker til dekking av flere skadelidtes erstatningkrav, nedsettes erstatningen til hver enkelt forholdsmessig etter skadenes störrelse. Skade som er dekt ved annen forsikring, erstattes dog ikke til fortrengsel for andre krav.

Krav må innen 1 måned etter skadehendingen meldes til vedkommende forsikringinretning eller i tilfelle til sta-

Sverige

5 §.

Stod fordonet stilla när det gav upphov till skadan, skall skyldigheten att utgiva ersättning vara begränsad på sätt i 4 § första stycket angives, ändå att skadan icke tillfogats person eller egendom som där sägs. Har skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, vare dock lag som i 1 § första stycket stadgas.

6 §.

Ersättning för skada å egendom i följd av en och samma händelse utgår med tillhopa högst femtiotusen kronor för varje motorfordon, vars bruk orsakat skadan. Svara två eller flera försäkringar för samma egendomsskada, häftar varje försäkring allenast med sitt belopp. Kunna på grund av vad nu sagts ej alla ersättningsberättigade erhålla full ersättning, nedsättas deras ersättningar med samma kvotdel. I den mån anspråk är täckt genom annan försäkring, må det dock icke göras gällande till förfång för övriga anspråk.

Äro flera berättigade till ersättning för skada å egendom och har någon av dem underlåtit att inom en månad från olyckstillfället giva försäkringsanstalten meddelande om att han ämnar fram-

Danmark

ning er betalt til dækning af anden skade, kun krav på fyldestgørelse af den resterende del af forsikringssummen.

Stk. 4. Udover de anførte forsikringssummer er selskabet pligtig at betale renter og sagsomkostninger.

§ 7.

Stk. 1. Volder et motordrevet køretøj, der i strid med denne lovs kapitel 3 ikke er forsikret, skade, kan skadelidte kræve erstatning efter foranstående regler af den, der har undladt at opfylde forsikringspligten, eller som førte køretøjet, da skaden forvoldtes, vidende om, at lovpligtig forsikring ikke forelå. Ansvaret kan dog efter rettens bestemmelse nedsættes eller bortfalde, når der foreligger undskyldende omstændigheder.

Stk. 2. I det i stk. 1 nævnte tilfælde har samtlige forsikringsselskaber, der er anerkendt efter denne lov, pligt til i forening at dække skaden, som hvor foreskreven forsikring foreligger. Dette gælder dog ikke skade, som køretøjet volder nogen, medens han befordres dermed vidende om, at foreskreven forsikring for køretøjet ikke foreligger, og ej heller skade, der voldes af traktor.

Finland

[Jfr 7 § andra punkten.]

6 §.

Har trafikskada inträffat då föreskriven trafikförsäkring icke fanns för fordonet eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan framkallats, ansvare för skadan en förening, trafikförsäkringsföreningen, där samtliga trafikförsäkringsbolag äro medlemmar, som om trafikförsäkring meddelats av föreningen. Skada som orsakats av okänt fordon ersättes dock endast där denna bestått av personskada och i samband därmed uppkommen skada å kläder eller andra

Norge

ten, jfr. § 11. Når erstatning er utbetalt til dekking av annen skade, kan senere meldte krav bare kreves dekt av den gjenværende del av den sum vedkommende hefter med (forsikringsummen).

4. I tillegg til erstatningsummene etter denne paragraf kommer i tilfelle renter og sakskostnader.

§ 7 (uforsikret eller ukjent motorvogn).

1. Er en skadegjörende motorvogn i strid med denne lovs regler ikke forsikret (jfr. § 10), kan den skadelidte kreve erstatning etter reglene i kapitlet her av den som har unnlatt å oppfylle sin forsikringplikt, eller som i skadeöyeblikket förte motorvognen, skjönt han visste eller måtte forstå at pliktig trafikkforsikring ikke forelå. Retten kan dog la erstatningplikten sette ned i tilfelle hvor vedkommendes forhold er unnskyldelig, og den fulle erstatningplikt ville virke urimelig.

2. Volder en uforsikret, men forsikringpliktig motorvogn skade, plikter de etter § 12 godkjente forsikringselskaper i fellesskap å dekke skade på folk eller gods i samme utstrekning som om den skadegjörende motorvogn hadde vært lovlig forsikret hos dem. Herfra unntas likevel skade voldt av traktor eller kraft- eller arbeidsmaskin som ikke er registreringpliktig etter motorvognloven. Det samme gjelder skade som noen har lidt mens han lot seg kjöre i den

Sverige

ställa ersättningsanspråk i anledning av skadan, äge han, om sådan ersättning utbetalats till annan, icke utfå mera än återstoden av vad försäkringsanstalten må vara skyldig att utgiva i ersättning, utan så är att anstalten visste eller hade skälig anledning antaga att ersättningsanspråk var att motse från honom. Var den som mottog betalningen därvid ej i god tro, vare han skyldig att utgiva vad han må hava uppburit för mycket.

Ränta och ersättning för rättegångskostnad, som tillerkänts den skadelidande i mål mot fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, skall, om målet varit av betydelse jämväl för bestämmande av anstaltens ansvarighet, utgå från försäkringen, även om det i första stycket angivna försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

7 §.

Är trafikförsäkring som enligt denna lag bort finnas ej gällande för fordonet då skada inträffar, vare en av samtliga försäkringsanstalter bildad förening (trafikförsäkringsföreningen) ansvarig för skadan, som om trafikförsäkring meddelats av föreningen.

Danmark

Stk. 3. Er personskade forvoldt af et ukendt motordrevet køretøj, er de anerkendte forsikringsselskaber forpligtet til i forening at dække skaden og eventuel skade på klæder og personlige ejendele, som den skadelidte havde på sig, i samme omfang, som denne skulle dækkes af et forsikringsselskab, hvis det skadevoldende køretøj var kendt, og foreskreven forsikring forelå.

Stk. 4. For beløb, som forsikringsselskaberne i medfør af disse regler har udredet til skadelidte, indtræder de i skadelidtes krav i anledning af skaden.

Kapitel 2.
Personligt ansvar og regres.

§ 8.

Stk. 1. Reglerne i §§ 3, stk. 1, og 4, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse på det personlige ansvar, som efter almindelige erstatningsregler kan pålægges køretøjets ejer, bruger, fører og passagerer for skade, der kan kræves erstattet efter reglerne i kapitel 1.

Stk. 2. Har den pågældende ikke forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed, kan der ikke pålægges ham erstatningsansvar, der ikke er dækket

Finland

personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade, eller träffat klöv- eller hovdjur, som tjänar hushållningen.

2 kap.
Personlig ansvarighet och regressrätt.

7 §.

Har skadeståndsanspråk till följd av skada, för vilken ersättning gives av trafikförsäkringen, riktats emot ägare eller förare av motorfordon eller passagerare däri på grund av allmän lag, skall skadeståndet ändå bestämmas med tillämpning av de stadganden, som gälla för försäkringsbolags ansvar. Trafikförsäkringen skall i sådant fall gälla såsom ansvarighetsförsäkring för den skadeståndsskyldige och om målet varit av betydelse för bestämmande av försäkringsgivarens ansvarighet, skall från försäkringen gäldas även ränta å skadeståndsbeloppet och ersättning för rättegångskostnad, som tillerkänts den skadelidande.

Norge

skadegjörende motorvogn, skjönt han visste eller måtte forstå at den icke var lovlig forsikret.

3. Volder en ukjent motorvogn skade, plikter de etter § 12 godkjente forsikringselskaper — i samme utstrekning som om motorvognen hadde vært lovlig forsikret hos dem — å erstatte skade på folk og sammen med denne i tilfelle skade på klær og personlige brukgjenstander som den skadde hadde på seg.
4. For utbetalte erstatninger etter denne paragraf inntrer forsikringselskapene i skadelidtes krav i anledning av skaden.

Kapitel II. Personlig ansvar og regress.

§ 8 (personlig ansvar og ansvarbegrensing).

1. Er vognens eier, bruker, förer eller noen person som följer med i vognen erstatningansvarlig etter alminnelige erstatningregler for skade som går inn under denne lov, gjelder reglene om skadelidtes medvirkning i § 3 nr. 1 og om erstatningfordeling ved sammenstöt m. v. i § 4 nr. 2 også i forhold til dem.

2. Erstatningansvaret skal begrenses etter reglene i § 6 når vedkommende ikke har voldt skaden forsettlig eller hensynslöst. Er det ved en skadehen-

Sverige

Samma lag vare där ej kan utrönas genom vilket fordon skadan orsakats, dock att ersättningsskyldigheten i sådant fall icke omfattar annan skada än personskada samt i samband därmed uppkommen skada å kläder och andra personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade. Blir fordonet sedermera känt, äge föreningen återkräva vad den utgivit av försäkringsanstalt, som meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Att i vissa andra fall kronan, trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt är ansvarig för skadan såsom om trafikförsäkring meddelats, därom stadgas i 10 och 11 §§.

2 kap. Om skadeståndsskyldigheten m. m.

8 §.

Beträffande skada, som skall ersättas enligt 1 kap., gälle även vid bestämmande av den skadeståndsskyldighet, som enligt allmän lag åvilar fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, vad i 3 § första stycket och 4 § andra stycket stadgas.

Är egendomsskada större än att den täckes av det i 6 § första stycket angivna försäkringsbeloppet, må skadeståndsskyldighet med belopp överskju-

Danmark

af den i kapitel 1 omhandlede forsikring. Er skaden ikke forvoldt med forsæt, og vil det fulde ansvar ramme den pågældende uforholdsmæssig hårdt, afgøres det under hensyn til omstændighederne, hvor vidt hans ansvar skal række udover de i § 6 fastsatte begrænsninger.

Stk. 3. Har skadelidte undladt at anmelde sit krav til forsikringsselskabet i henhold til § 6, stk. 3, og derved helt eller delvis mistet sin ret mod selskabet, fortabes retten til erstatning hos den personligt ansvarlige i tilsvarende omfang.

[Jfr § 14 Stk. 3]

§ 9.

Stk. 1. Ejeren (brugeren) bærer i forhold til forsikringsselskabet selv risikoen for de første 200 kr. af den skade, der voldes ved enhver af forsikringen omfattet begivenhed. Forsikringsselskabet er pligtig at inddrive dette beløb hos den pågældende.

Stk. 2. Forsikringsselskabet har regres mod køretøjets ejer eller fører eller deltager i dettes brug, såfremt han enten har forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed eller har opnået besiddelsen af køretøjet ved en forbrydelse eller deltog i brugen, skønt han måtte forstå, at besiddelsen var opnået ved en forbrydelse. Forsikringsselskabet har endvidere regres mod føreren,

Finland

[Jfr ovan.]

8 §.

Har i 7 § nämnd person framkallat skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande eller har skadan vållats under färd med motorfordon, som åtkommits genom eller användes för brott, som icke var ringa, eller har föraren vållat skadan under sådan påverkan av alkohol, att han var ur stånd att föra fordonet på betryggande sätt, och utgiver i ty fall trafikförsäkringsbolag eller tra-

Norge

ding også forsettlige eller hensynslöse skadevoldere, teller deres ansvar eller erstatningbetaling ikke med ved denne begrensing. Dersom vedkommende ikke har voldt skaden forsettlig og det fulle ansvar ville ramme ham uforholdsmessig hardt, kan retten under omsyn også til skadelidtes tarv og tilhöva ellers bestemme at hans ansvar skal settes ned så langt at han oppnår inntil samme ansvarbegrensing som angitt.

3. Har skadelidte ikke meldt sitt krav til vedkommende forsikringinrettning (eller i tilfelle til staten) innen månedsfristen etter § 6 nr. 3, gjelder reglene der om mulig rettstap også for erstatningoppgjöret overfor en begrenst ansvarlig etter paragrafen her.

4. Erstatningansvaret skal innen forsikringens ramme dekkes av trafikkforsikringen eller en dermed likestilt erstatningpliktig (jfr. §§ 7 og 11) for så vidt denne ikke har regressrett mot vedkommende ansvarlige.

Sverige

tande detta icke åläggas fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, med mindre han vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst. Har skadan icke vållats med uppsåt, må skadeståndet nedsättas, där det eljest skulle bliva oskäligt betungande.

Har den som led skadan försummat att enligt 6 § andra stycket anmäla sitt anspråk till försäkringsanstalten och till följd därav helt eller delvis gått miste om sin rätt mot anstalten, vare han i motsvarande mån förlustig sin rätt till skadestånd av ägaren, brukaren, föraren och passageraren.

Trafikförsäkringen skall i förhållande till fordonets ägare, brukare, förare och passagerare gälla som ansvarighetsförsäkring.

§ 9 (forsikringsgiverens regress mot vognens ansvarlige).

1. For erstatning utbetalt etter denne lov har forsikringsgiveren regress mot den skadegjörende vogns eier, bruker, förer og enhver person som fulgte med i vognen, såframt vedkommende

a) har voldt skaden forsettlig eller hensynslöst, eller

b) har tiltatt seg rådigheten over vognen ved en forbrytelse eller medvirket til vognens bruk enda han visste eller

9 §.

Har på grund av vad i 1 kap. stadgas försäkringsanstalt i ersättning för skada utgivit belopp, som mottagaren ägt att såsom skadestånd utkräva av fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, inträde anstalten i skadeståndsrätten mot denne, där han vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst eller under färd med fordon, som, efter vad han måst inse, åtkom-

Danmark

såfremt han, da skaden forvoldtes, var påvirket af spiritus i et sådant omfang, at han var ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Har han ikke forvoldt skaden med forsæt, og vil ansvaret ramme ham uforholdsmæssig hårdt, eller findes det iøvrigt efter omstændighederne rimeligt, kan regreskravet dog nedsættes eller endog helt bortfalde.

Stk. 3. Det er forbudt at dække det i stk. 1 og 2 hjemlede regresansvar ved forsikring.

Stk. 4. Selskabet kan ikke fraskrive sig den i stk. 1 og 2 hjemlede regresret, men kan forbeholde sig videregående regresret, for så vidt det er foreneligt med forsikringsaftalelovens regler. Bestemmelsen i stk. 2 sidste punktum finder tilsvarende anvendelse.

(§§ 10—26; se bilaga 5.)

Finland

fikförsäkringsföreningen i ersättning för skada ett belopp, som mottagaren äger rätt att kräva av den skadeståndsskyldige, övergår denna rätt till bolaget eller föreningen.

Avtal, varigenom bolaget eller föreningen förbehåller sig rätt emot den skadeståndsskyldige utöver, vad som i denna paragraf stadgas, vare ogillt.

(9—19 §§; se bilaga 6.)

Norge

måtte forstå at den var fravendt rette innehaver ved en forbrytelse, eller

c) förte vognen til skade under sjölforskyldt påvirkning av noe rus- eller bedövelsemiddel eller medvirkte til vognens bruk skjönt han visste eller måtte forstå at föreren var påvirkt som nevnt.

Har vedkommende ikke voldt skaden forsettlig, kan dog retten la regresskravet sette ned eller falle bort, dersom ansvaret ville virke urimelig.

2. Det er forbudt å dekke regressansvar etter denne paragraf ved forsikring, og avtale herom er ugyldig.

3. Forsikringsgiveren kan ikke fraskrive seg noen regressrett etter denne paragraf. Han kan forbeholde seg videregående regressrett mot forsikringtakeren for så vidt det er forenlig med forsikringavtalelovens regler, men ikke på det grunnlag at en ansvarlig som nevnt i nr. 1 har voldt skaden ved en aktlöyse som ikke kan betegnes som hensynslös.

(§§ 10—23; se bilaga 7.)

Sverige

mits olovligen. Rätt till inträde som nu sagts föreligge ock gentemot föraren, om han vållat skadan under sådan påverkan av alkohol eller annat stimulerande eller bedövande ämne att han var ur stånd att föra fordonet på betryggande sätt. Har skadan icke vållats med uppsåt, må dock återbetalningsskyldigheten nedsättas till belopp som finnes skäligt.

Ansvarighet enligt första stycket må icke täckas genom försäkring.

Vid tecknande av försäkring må göras förbehåll om rätt för anstalten att, i större omfattning än som följer av första stycket, av försäkringstagaren återkräva vad anstalten utgivit.

Det danska förslaget §§ 10–26.

Kapitel 3.
Forsikringsplikt m. v.

§ 10.

Stk. 3. Føreren af en cykle med hjælpemotor skal under kørselen til enhver t tid ejeren af ethvert motordrevet køretøj, der skal registreres eller godkendes af d det offentlige, i et af justitsministeriet anerkendt forsikringsselskab tegne forsikriring og holde denne i kraft.

Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer skal sådan forsikring tegnes og holdeles i kraft af den, som bruger køretøjet eller lader det bruge på gade, vej eller plalads, der er åben for almindelig færdsel.

Stk. 3. Føreren af en cykle med hjælpemotor skal under kørselen til enhver t tid på forlangende af politiet ved forevisning af præmiekvittering godtgøre, at foforeskreven forsikring er tegnet og holdt i kraft.

§ 11.

Køretøjer, der tilhører danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner, er fritaget for forsikringspligt. Køretøjer, tilhørende fremmede stater, internationale organisationer eller danske kommuner kan af justitsministeriet fritages for forsikringspligt. Foreligger forsikring herefter ikke, hæfter den danske stat eller vedkommende kommune over for de erstatningsberettigede ligesom et forsikringsselskab ved lovpligtig forsikring og har, når erstatning er betalt, over for andre, d der har pligt til at erstatte skaden, samme ret til dækning, som et forsikringsselskkab ville have.

§ 12.

Justitsministeren fastsætter de nærmere regler for forsikringspligtens gennemførelse, herunder for motordrevne køretøjer fra udlandet, der midlertidigt b benyttes her i landet, samt for anerkendelse af forsikringsselskaber.

§ 13.

Præmier for lovpligtig forsikring og regreskrav efter § 9, stk. 1, kan i mangel af rettidig betaling inddrives ved udpantning. Undladelse af at betale det i § § 9, stk. 1, omhandlede beløb medfører samme retsvirkning som undladt præmiebetaling.

§ 14.

Stk. 1. Ophører en forsikringsaftale, skal forsikringen vedblive at gælde i forhold til de erstatningsberettigede, indtil anden forsikring træder i kraft, dog højst t til der er forløbet 1 måned, efter at aftalen er ophørt og politiet underrettet derom.
Stk. 2. Over for de erstatningsberettigede hæfter selskabet, selv om det på grund af forsikringstagerens eller trediemands forhold ikke var forpligtet til at holde en ansvarlig person fri for ansvar.
Stk. 3. Forsikringsaftalelovens kapitel 1 og 2 A og E finder med de af denne lov følgende ændringer anvendelse på den her omhandlede forsikring.

Kapitel 4.
Forskellige bestemmelser.

§ 15.

Når krav på erstatning i henhold til denne lov ikke fremsættes over for et motordrevet køretøjs ejer eller vedkommende forsikringsselskab inden 6 måneder, efter at den, der har kravet, har fået kundskab om skaden og om, mod hvem kravet kan rettes, bortfalder dette, medmindre det kan støttes på almindelige erstatningsregler.

§ 16.

Har køretøjets ejer eller fører bopæl eller fast ophold her i landet, kan den, der har ret til erstatning efter denne lov, ikke anlægge selvstændig sag mod forsikringsselskabet, medmindre sag, under hvilken tiltale er rejst mod køretøjets ejer eller fører, er endelig afgjort, eller han ved erklæring fra vedkommende politimester godtgør, at tiltale ikke vil blive rejst.

§ 17.

Stk. 1. Rejses tiltale for nogen lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter denne lov, skal der gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning. Opnås der ikke forlig om erstatningen, skal erstatningspåstandene påkendes under sagen, selv om straf ikke pålægges tiltalte, jfr. dog stk. 2. Påkendelse af den eller de nedlagte erstatningspåstande kan ske før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf.

Stk. 2. I særlige tilfælde, hvor erstatningskravet angår materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan retten, efter at forlig forgæves er prøvet, nægte kravets forfølgning under straffesagen. Rettens beslutning herom er genstand for kære.

Stk. 3. Det forsikringsselskab, i hvilket der er tegnet forsikring for det af tiltalte benyttede motordrevne køretøj, eller den, som i henhold til § 7 eller § 11 hæfter for den ved køretøjets brug forvoldte skade, bliver for erstatningsspørgsmålets vedkommende at betragte som part og skal med varsel efter retsplejelovens § 174 som til vidner i straffesager tilsiges til ethvert retsmøde, jfr. dog retsplejelovens § 166. Er dom afsagt, har de pågældende, der er udeblevet under sagen, ret til at begære sagen genoptaget efter reglerne i retsplejelovens §§ 373—376. Under den genoptagne sag kan den ved dommen trufne afgørelse af erstatningsspørgsmålet også ændres for tiltaltes eller forsikringstagerens vedkommende.

Stk. 4. Når erstatningsspørgsmålet påkendes under sagen, kan retten i overensstemmelse med reglerne i retsplejelovens kapitel 30 pålægge rettergangsbøder og sagsomkostninger.

§ 18.

Stk. 1. Påankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, skal enhver, der for erstatningsspørgsmålets vedkommende har været part i den indankede sag, tillige anses som part under anken, for så vidt erstatningsspørgsmålet tages under påkendelse i ankeinstansen, jfr. retsplejelovens § 995.

Stk. 2. Enhver, der, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, har været part i sagen, kan påanke dette efter reglerne i retsplejelovens § 996. Sagen udgår icke til skriftlig behandling, selv om en eller flere af de indstævnte udebliver.

Stk. 3. I henseende til anke er en i medfør af § 17, stk. 1, sket særskilt påkendelse af erstatningspåstanden at betragte som en selvstændig dom.

§ 19.

Stk. 1. Sammen med erstatningsspørgsmålet skal retten af egen drift påkende spørgsmålet, om og i hvilket omfang forsikringsselskabet efter udredelse aff erstatning har regres i medfør af § 9, stk. 2. På grundlag af en dom, der anerkender sådan regres, kan der foretages eksekution for regresbeløbet i det omfang, hhvori forsikringsselskabet godtgør at have betalt den ved dommen pålagte erstatningg.
Stk. 2. Pålægges der ved dommen flere motordrevne køretøjers ejere, førerre og forsikringsselskaber ansvar for samme skade, bliver det efter påstand ved ddommen at afgøre, om og i hvilket omfang de for hvert enkelt køretøj erstatningspligtige i forhold til de øvrige skal bære erstatningen.
Stk. 3. Reglerne i §§ 17 og 18 finder tilsvarende anvendelse på de i stk. 1 cog 2 omhandlede afgørelser.

§ 20.

Erstatning for arbejdsudygtighed og for tab af forsørger kan fastsættes til ennten et løbende underholdsbidrag eller til en sum een gang for alle.

§ 21.

Krav på erstatning for fremtidig arbejdsudygtighed eller for tab af forsøvrger kan ikke overdrages eller gøres til genstand for kreditorforfølgning. Fastsættes sådan erstatning til en sum een gang for alle, kan retten bestemme, at beløbet skal unddrages kreditorernes forfølgning ved at båndlægges efter justitsministeriets nærmere bestemmelse.

§ 22.

Den, som ikke opfylder en ham ved denne lov pålagt pligt til at tegne forrsikring for et motordrevet køretøj, eller som fører et køretøj vidende om, at sådan forsikring ikke foreligger, straffes med bøde.

Kapitel 5.
Lovens område og ikrafttræden.

§ 23.

Stk. 1. Ved motordrevet køretøj forstås i denne lov enhver indretning, der nmed motor som drivkraft kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsyynet med hjul, bælter, valser, meder eller andet.
Stk. 2. Til motordrevne køretøjer henregnes ikke luftfartøjer eller køretøjer, (der er indrettet til at føres af gående.
Stk. 3. Køretøjer, der efter deres beskaffenhed frembyder ringe fare, kan af justitsministeren ved bekendtgørelse undtages fra lovens regler.

§ 24.

For skade voldt af motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller ggodkendes af det offentlige, gælder denne lov kun, når skaden er voldt på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel. For cykler med hjælpemotor gælldder denne begrænsning dog ikke.

§ 25.

Denne lov gælder ikke for skade forvoldt under motorløb, der afholdes på i afspærret bane.

§ 26.

Stk. 1. Denne lov, der ikke gælder for Færøerne og Grønland, træder i kraft den ..... Samtidig ophæves kapitel VII i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955.

Stk. 2. Fra lovens ikrafttræden ændres de forinden tegnede ansvarsforsikringer for motordrevne køretøjer i overensstemmelse med lovens regler. De ældre policer behøver ikke at forsynes med påtegning herom.

Stk. 3. De anerkendte forsikringsselskaber er berettiget til fra samme tidspunkt at forhøje forsikringspræmien, uden at forsikringstageren derved opnår ret til i strid med forsikringsaftalen at udtræde af forsikringsforholdet.

Det finska förslaget 9 – 20 §§.

9 §.

Försäkringsbolaget, som meddelat trafikförsäkringen, eller trafikförsäkringsföreningen, då den står i ansvar för ersättningen, skall inkallas att höras i rättegång som avses i 7 §.

3 kap.
Trafikförsäkring.

10 §.

För motorfordon, som brukas i trafik, skall ägare till fordonet hava trafikförsäkring hos försäkringsbolag, som har tillstånd att meddela sådana försäkringar.

Till ägare av motorfordon, som införts till landet för tillfälligt bruk, meddelas försäkring av trafikförsäkringsföreningen. Därest föreningen annars utfäst t sig att ansvara för trafikskada, som framkallas av sådant fordon, är i utfästelselsen avsedd ägare fri från försäkringsplikt.

Försäkringsplikt åvilar icke staten.

11 §.

Ägare till motorfordon, som icke haft trafikförsäkring för fordonet, oaktat h han bort hava sådan, är pliktig att för den tid hans försummelse omfattar till t trafikförsäkringsföreningen erlägga en gottgörelse, som för varje fall bestämmes es av nämnda förening och som motsvarar högst fyrdubbel eller, om trafikskada a inträffat, högst tiodubbel försäkringspremie.

12 §.

Om trafikförsäkringsföreningens uppgifter i anslutning till verkställigheten n av denna lag, om dess styre samt om försäkringsbolagens skyldighet och rätt at att i förhållande till sina premieintäkter deltaga i föreningens utgifter och inkomster bestämmes i trafikförsäkringsföreningens stadgar, vilka utfärdas medelst f förordning sedan föreningen beretts tillfälle att framlägga förslag därom.

Inom trafikförsäkringsföreningen finnes en trafikskadenämnd, som har r att handleda och övervaka trafikförsäkringsbolagen i deras ersättningsuppgift. Nänämnden består av tio medlemmar, som förordnas av statsrådet för högst tre år åt gångången. De skola vara förtrogna med spörsmål rörande trafikskador. Ordförande o och viceordförande skola dessutom vara rättskunniga personer. En av medlemmararna skall vara läkare och en företräda teknisk sakkunskap. Av de övriga medlemmararna skola två vara föreslagna av trafikförsäkringsföreningen, två av centralorganisationen för motorfordontrafik, samt två av den förnämsta organisationen för trafafiksäkerhet. Förslag till medlem skall upptaga två kandidater.

13 §.

Grunderna för trafikförsäkringspremierna fastställas av socialministeriet f för viss tid, högst tre år sålunda, att premien för de försäkringar, vilka föranlett utbetalande av ersättning, i allmänhet är högre än för andra samt att premierna ökakade med försäkringsfondens ränteavkastning förslå till de utgifter, som betingas s av försäkringsbolagets verksamhet, samt till förstärkning av bolagets vederhäftighet i sådan utsträckning socialministeriet bestämmer. Socialministeriet äger ock k be-

stämma, att i premien ingår ett skäligt belopp för understödande av sådan verksamhet, som prövas hava allmän betydelse för främjande av trafiksäkerheten.

Hava försäkringspremierna visat sig över- eller understiga det i 1 mom. fastställda behovet, skall socialministeriet utfärda, i sistnämnda fall på ansökan, nya grunder sålunda, att över- eller underskott kan förutsättas bliva utjämnat inom lika lång tid som det uppkommit.

Försäkringsbolagen skola, i enlighet med vad ministeriet påbjuder, låta utföra undersökningar och beräkningar, som i denna paragraf stadgade åtgärder kräva.

14 §.

Tillstånd för trafikförsäkringsrörelse kan givas endast åt inhemskt försäkringsbolag. Det må icke beviljas med mindre allmänt intresse och en sund utveckling inom trafikförsäkringen påkalla det. Tillståndet kan bifogas villkor och det kan återkallas därest trafikförsäkringsbolaget icke rättar sig efter dem.

4 kap.
Särskilda bestämmelser.

15 §.

Laga domstol i mål angående på denna lag grundat ersättningsanspråk är allmän underrätt på den ort, där skadan timat eller där vederbörande försäkringsbolag eller trafikförsäkringsföreningen, då den står i ansvar för ersättningen, har sin hemort. Talan skall anhängiggöras inom tre år från den tidpunkt då den skadelidande erhöll vetskap om skadan och om den för skadan ansvarige.

Den, som icke anhängiggjort sin talan inom i 1 mom. föreskriven tid, går förlustig sin rätt till ersättning i stöd av denna lag. Likställt med väckande av talan anses dock, att vederbörligt trafikförsäkringsbolag eller trafikförsäkringsföreningen, då den står i ansvar för ersättningen, inom i sagda moment föreskriven tid antingen bevisligen tillställts skriftlig anmälan om trafikskada innehållande uppgift om skadans ort och tid samt om den skadelidande och hans adress, eller ock kallats att höras såsom i 9 § nämnes.

16 §.

De i 1 § 2 mom. nämnda stadgandena böra tillämpas så, att såsom ersättning betraktas gottgörelse utom för minskning i inkomst eller uppehälle även för uppskov med inkomst av arbete eller näring och för de särskilda kostnader, som framkallas av hjälplöshetstillstånd, vidare att till de personer, vilka kunna utfå ersättning, höra utom änka och barn även varje annan person, som den omkomne, då trafikskadan inträffade, var skyldig att försörja, så ock den, som då hade rätt till underhållsbidrag av honom, samt att ersättning åt dessa skall bestämmas med beaktande av den omkomnes inkomster av ovannämnda art. Om de personliga förhållanden, varpå storleken av fortlöpande ersättning eller behovet av försörjning bero, gestalta sig olika vid olika tider, skall ersättningen bestämmas härefter. Om dessa förhållanden väsentligt förändrats sedan ersättning fastställts medelst dom eller avtal, må ersättningen på ersättningstagarens eller givarens talan rättas på motsvarande sätt.

Såsom ersättning för skada å motorfordon har ägaren rätt att utfå det belopp som svarar mot kostnaden för av skadan påkallad reparation eller, mot överlåtelse av fordonet till ersättningsgivaren, det gängse värde fordonet hade omedelbart före skadefallet.

17 §.

Vad i denna lag är stadgat om de rättigheter och skyldigheter, vilka till följd av trafikskada uppstå för försäkringsbolag, som meddelat försäkring för fordonet, vare tillämpligt jämväl på staten som om den vore försäkringsgivare för sitt eget fordon. Vad i 12 § 2 mom. är stadgat om trafikförsäkringsbolagen äger likaså tillämpning på myndighet, som företräder staten i ersättningsärenden i stöd av denna lag.

18 §.

Med motorfordon förstås i denna lag maskindrivet fortskaffningsmedel eller arbetsredskap, som är avsett för färd på marken och icke löper på skenor. Medelst förordning kan dock stadgas att fortskaffningsmedel eller arbetsredskap, vars vikt och hastighet äro ringa, icke anses vara motorfordon.

Fordon är icke i trafik i den bemärkelse denna lag avser, då det för förvaring eller reparation lämnats på från trafikledarna avskild plats, såsom bilgarage eller reparationsverkstad, eller då det å dylik plats brukas för jordbruksarbete eller annars för väsentligen annat ändamål än för person- eller godsbefordran.

Fordonet är ej heller i trafik då det brukas från trafikled avskilt område i tävlings-, övnings- eller experimentsyfte. Om den ansvarighet hastighetstävlingar medföra samt om försäkringsplikt i anslutning därtill varder särskilt stadgat.

19 §.

Om utmätning av fortlöpande ersättning enligt denna lag vare gällande vad som är stadgat om utmätning av lön. Själva rätten till fortlöpande ersättning måtte ej tagas i mät.

20 §.

Trafikförsäkring, som tagits under den tid lagen om ansvarighet vid trafik med motorfordon varit i kraft, gäller som försäkring enligt denna lag.

Försäkringsbolag som erhållit koncession för trafikförsäkringsrörelse enligt lagen om ansvarighet vid trafik med motorfordon, har rätt att fortsätta sin verksamhet på de villkor, som uppställas för detsamma enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den och därmed upphäves lagen den 10 december 1937 om ansvarighet vid trafik med motorfordon (408/37) jämte däri gjorda ändringar (338/51).

Det norska förslaget §§ 10 – 23.

Kapitel III. Trafikkforsikring.

§ 10 (forsikringplikt).

Til dekking av erstatningkrav etter kapitel I skal vogneieren tegne og holde i kraft trafikkforsikring for motorvogn som er registreringpliktig etter motorvognloven. Motorvogn som ikke er registreringpliktig etter motorvognloven, skal trafikkforsikres av den som bruker eller förer vognen eller lar den bruke på gate, veg eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel (jfr. § 19).

§ 11 (unntak fra forsikringplikten).

1. Den norske stat er fritatt for forsikringplikt etter denne lov.
2. Departementet kan frita for forsikringplikt motorvogner som tilhörer en fremmed makt eller en mellomfolkelig samskipnad.
3. Er en motorvogn uforsikret i henhold til denne paragraf, har den norske stat samme erstatningplikt for vognens skadegjöring og — i mangel av annen avtale — samme rett til dekning hos andre ansvarlige som en forsikringsgiver har ved lovpliktig forsikring.

§ 12 (forsikringinnretninger og forskrifter m. v.).

1. Trafikkforsikring skal tegnes i et forsikringselskap som er godkjent av Kongen eller den han gir fullmakt.
2. Departementet kan gi nærmere regler om forsikringinnretninger, forsikringer og premier, såleis bl. a.:
   a) om hvorvidt forsikringen skal omfatte skade som motorvognen gjör i utlandet,
   b) om forsikring for utlandske motorvogner som midlertidig brukes her i riket,
   c) om at forsikringsgiveren må godta skadeoppgjör som en godkjent samskipnad av forsikringinnretninger har gått med på,
   d) om fordeling av erstatningutgifter etter § 7 nr. 2 og 3 mellom vedkommende forsikringselskaper.

§ 13 (inndriving av forsikringpremie).

Forsikringpremie for trafikkforsikring etter denne lov kan inndrives ved utpanting.

§ 14 (om opphör m. v. av forsikringavtale og om forholdet til forsikringavtaleloven).

1. Opphörer forsikringavtalen, skal forsikring etter denne lov likevel fortsatt gjelde til fordel for de erstatningberettigte inntil annen trafikkforsikring trer i kraft, dog ikke lenger enn 1 måned etter at politiet skriftlig er blitt underrettet om at avtalen er opphört.
2. Skjer det en skadevoldende hending i forsikringtiden, svarer forsikringsgiveren også for följer av hendingen som inntrer etter at forsikringtiden er utlöpt.
3. Reglene i lov om forsikringavtaler §§ 1—58, 92—94 og 96 gjelder for trafikkforsikring etter loven her, når ikke annet er sagt i loven eller framgår av sammenhengen. I forholdet mellom forsikringsgiver og forsikringtaker reknes trafikk-

forsikringen like med ansvarforsikring, uansett om forsikringtakeren er personlig ansvarlig. Reglene om foreldelse i forsikringavtalelovens §§ 29—30 gjelder ikke for erstatning- eller regresskrav etter denne lov.

Kapitel IV. Ymse föresegner om erstatning og regress.

§ 15 (erstatning for tapt arbeidsevne og tap av forsörger).

1. Erstatning for tapt arbeidsevne eller for tap av forsörger skal fastsettes til til en sum en gang for alle, men retten kan på grunn av særegne forhold i den enkelte sak bestemme at erstatningsummen skal utbetales i årlige terminer. Slik beststemmelse kan retten når som helst omgjöre etter krav av en part.

2. Krav på erstatning som nevnt i nr. 1 kan ikke uten rettens samtykke overdrdras eller gjöres til gjenstand for kreditorforfölgning. Retten kan bestemme at en aanerkjent eller tilkjent erstatning for slikt tap skal båndlegges etter nærmere beststemmelse av vedkommende departement.

§ 16 (solidarplikt).

Når flere etter denne lov plikter å erstatte samme skade, og ikke annet er s sagt eller framgår av sammenhengen, hefter de overfor skadelidte en for alle og ş alle for en så langt hver enkelts erstatningplikt rekker.

§ 17 (ikke regresskrav til fortrengsel for skadelidte).

Regresskrav etter denne lov kan ikke gjöres gjeldende til fortrengsel for uddekt krav på erstatning som skadelidte har for samme skade etter denne lov.

Kapitel V. Definisjoner og unntak fra loven.

§ 18 (motorvogn).

1. Med motorvogn mener denne lov ethvert kjöretöy som med kraftmaskin n til framdrift er bestemt til å ferdes på jorden uten skinner, herunder også trådbilbuss (trolleybuss). Tilhenger til motorvogn anses som en del av vognen når og g så lenge den kjöres sammen med motorvognen.

2. Som motorvogn reknes ikke luftfartöy og heller ikke kjöretöy som er i innrettet til bare å föres av gående.

3. Kongen kan helt eller delvis unnta fra lovens regler nærmere angitte mototorvogner som han mener etter sin art eller bruk frambyr særlig liten fare i v vegtrafikken. Reglene i § 4, jfr. § 8, om sammenstöt gjelder likevel skade voldt på a slik unntatt motorvogn. Det samme gjelder skade voldt av slik motorvogn, dersrsom vognen enten er registreringpliktig eller ved sammenstötet ble brukt på gate, , veg eller plass som er åpen for allminnelig ferdsel. Særskilt trafikkforsikring trerengs ikke til dekking av skade ved sammenstöt etter foregående punktum, uten at t det blir bestemt i vedtaket om unntak.

§ 19 (lovlig uregistrert motorvogn).

For skade voldt av motorvogn som ikke skal registreres etter motorvognlovven, gjelder loven her bare når skaden er voldt på gate, veg eller plass, som er åpen for alminnelig ferdsel, eller som följe av vognens bruk der.

§ 20 (motorlöp).

Denne lov gjelder ikke for skade voldt under motorlöp som holdes på avsperrret bane i samsvar med særskilt tillatelse av politiet.

Kapitel VI. Straff, ikrafttredelse og endringer i andre lover.

§ 21 (straffebestemmelser).

1. Med böter straffes den
   a) som i strid med denne lovs regler unnlater å tegne eller holde i kraft tra-trafikkforsikring, eller
   b) som bruker eller förer en motorvogn skjönt han vet eller må forstå at pliktig trafikkforsikring ikke foreligger.
2. Medvirkning straffes på samme måte.

§ 22 (ikrafttredelse).

Denne lov trer i kraft 1. januar 195?.

§ 23 (endringer i motorvognloven av 1926).

Fra lovens ikrafttreden oppheves lov av 20 februar 1926 om motorvogner §§ 30, 31 og 32.

Följende bestemmelser i samme lov skal deretter lyde slik:

§ 1 annet ledds siste punktum.

»For motorvogner i brannstellet si tenest gjeld likevel reglane i § 15 om förarkort.»

§ 1 nytt fjerde (nest siste) ledd.

»Reglane i § 11 om trygdegjeving gjeld alle vogner som skal ha trygding etter lova om erstatning for skade ved bruk av motorvogn.»

§ 10 tredje ledd.

»Har trygding etter lov om erstatning for skade ved bruk av motorvogn (jfr. lova her § 11) gått ut, er det forbode å bruka motorvogna, og kjennemerka skal takast av.»

§ 11.

»För köyrelöyve vert gjeve, må det vera lagt ned trygdingfråsegn frå eit trygdelag (eller i tilfelle fråsegn frå staten) i samsvar med reglane i lov om erstatning for skade ved bruk av motorvogn.»

§ 28 förste punktum.

»Vedkommende departement gjev nærare föresegner om melding, registrering og köyrelöyve for dei motorvognene som er nemnde i § 27.»

KUNGL. BIBL.
26 OKT 1957
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1957

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

JO och kommunerna. [2]
Fordringspreskription m. m. [11]
Förenklad byggnadslagstiftning. [21]
Stads- och häradsfängelser. [34]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Statens institut för folkhälsan arbetsuppgifter och organisation. [6]
Kanslister i administrativ tjänst. [23]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Fullföljdsbegränsning i skattemål. [3]
Den statliga indirekta beskattningen. [13]
Statliga företagsformer IV. Statens vattenfallsverk. [26]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Allmänna pensionsberedningen. 1. Förbättrad pensionering. [7] 2. Remissyttranden. [16]
1955 års långtidsutredning. 2. Balanserad expansion. Bilagor. [10] 3. Remissyttranden. [22]
Beroende uppdragstagare. [14]
Bostäder för åldringar och invalider. [31]
Allmän familjerådgivning. [33]

Hälso- och sjukvård.

Nordiskt samarbete inom näringsforskningen. [1]

Allmänt näringsväsen.

Oljelagring. [4]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Jordbruks förstärkande med skog. [8]
Markvård och erosionsskydd. [17]
Utredning med förslag till ny veterinärtaxa m. m. [20]
Ströängar. [30]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Stommaterial från jord- och stenindustrin. [12]
Statliga betongbestämmelser. Del 2 a. [25]

Handel och sjöfart.

Mönstring och registrering av sjöfolk. [29]

Kommunikationsväsen.

Trafiksäkerhet. II [18]

Bank-, kredit- och penningväsen

Försäkringsväsen.

Krigsskada å egendom. [5]
Trafikförsäkring. [36]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Församlingslag. [15]
Biskopsvalkommittén. 1. Biskopsval. [19] 2. Ärkebiskopsval. [27]
Den akademiska undervisningen. Forskarrekryteringen. [24]
Lärarutbildningen på det husliga området. [28]
Statens skogsskolor. [32]
Utbildning av lärare i manlig slöjd. [35]

Försvarsväsen.

Örlogsvarvens organisation m. m. [9]

Utrikes ärenden. Internationell rätt

Emil Kihlströms Tryckeri AB Stockholm 1957