SKADE STÅND

VI

Försäkringsgivares regressrätt m. m.

SKADE STÅND

VI

Försäkringsgivares regressrätt m. m.

Betänkande av skadeståndskommittén

1975:103

SOU

Statens offentliga utredningar
1975: 103
Justitiedepartementet

Skadestånd VI

Försäkringsgivares regressrätt m. m.

Betänkande av skadeståndskommittén
Stockholm 1975

Omslag: Johan Hillbom
ISBN 91-38-02464-0
LiberTryck Stockholm 1975

Till Statsrådet och chefen för handelsdepartementet

Efter bemyndigande av Kungl. Maj: t. den 4 november 1966 tillkallades justitierådet Erland Conradi, ordförande, numera professorn Bertil Bengtsson och advokaten Carl Erik Lindahl att som sakkunniga utreda frågor om skadestånd för framtida förlust av arbetsinkomst och om efterlevandes rätt till skadestånd (direktiv se Ju 1967: 68). De sakkunniga antog namnet skadeståndskommittén. Till sekreterare förordnades den 10 maj 1967 hovrättsassessorn Erland Strömbäck. Den 22 april 1974 entledigades Strömbäck och förordnades Bengtsson som sekreterare i hans ställe. Samtidigt förordnades hovrättsassessorn Rolf Nöteberg till biträdande sekreterare.

Genom beslut den 16 april 1971 utvidgades uppdraget till att också omfatta frågor om jämkning av skadestånd och om försäkringsgivares regressrätt m. m. (se Ju 1972: 30).

Tidigare har kommittén avgett delbetänkandena (SOU 1971: 83) "Skadestånd III. En allmän regel om jämkning av skadestånd m.m.", (SOU 1972: 12) "Skadestånd IV. Värdesäkring av skadeståndslivräntor" och (SOU 1973: 51) "Skadestånd V. Skadestånd vid personskada."

Kommittén får härmed överlämna delbetänkandet "Skadestånd VI. Försäkringsgivares regressrätt m. m.".

Utredningsarbetet har i den nu redovisade delen bedrivits i samarbete med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge (se inledningen).

Av kommitténs experter har i denna etapp deltagit LO-juristen Birgitta Alexanderson, direktören Erik Forstadius, assuransdirektören Niklas Kihlbom, kanslichefen Johan Land, direktören Hans Lindstedt, direktören Carl Oldertz, kammarrättslagmannen Carl Axel Petri, direktören Olle Rydberg, avdelningsdirektören Åke Svensson och lagmannen Åke Widding.

Skadeståndskommittén har härigenom slutfört sitt uppdrag.

Stockholm i oktober 1975.

Erland Conradi

Bertil Bengtsson *Carl Erik Lindahl*

Innehåll

Lagförslag

1. Förslag till
Lag om ändring i skadeståndslagen (1972: 207).

Härigenom föreskrives i fråga om skadeståndslagen (1972: 207),[1]

dels att 3 kap. 6 § skall upphöra att gälla,

dels att rubriken till 5 kap. samt 6 kap. 2 och 3 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas tre nya paragrafer, 5 kap. 8–10 §§, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 kap.	
Skadeståndets bestämmande	*Skadeståndets bestämmande m. m.*
	8 §
	I den mån skada omfattas av försäkring på egendom föreligger icke skadeståndsskyldighet, om ej den mot vilken skadeståndsanspråket riktas
	1. *själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller*
	2. *i offentlig eller yrkesmässig verksamhet*
	a) *bedrivit eller låtit bedriva grävnings- eller sprängningsarbete som orsakat skadan,*
	b) *levererat produkt som orsakat skadan,*
	c) *transporterat eller för förvaring omhändertagit den egendom*

[1] Lagen omtryckt 1975: 404

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

som skadats eller på denna utfört arbete som orsakat skadan,

d) *begagnat arbetsmetoder eller materiel med oförsvarliga, för arbetsledningen kända brister som orsakat skadan.*

Första stycket gäller ej i fråga om skada på fartyg eller luftfartyg eller beträffande redares ansvarighet för annan skada till följd av sjöfart.

9 §

Den som måste antagas ha underlåtit att försäkra egendom på grund av omfattningen av sina intressen äger ej rätt till ersättning för skada på egendomen i vidare mån än om försäkring hade funnits.

Bestämmelserna i 8 § äger motsvarande tillämpning, om någon åtagit sig att genom vagnskadegaranti eller annan sådan anordning ersätta skada på viss egendom.

10 §

Ersättning för sakskada kan jämkas

1. *om den som led skadan försummat att hålla sådan försäkring som är normal och tillbörlig för hans verksamhet och förhållanden i övrigt,*

2. *om eljest särskilda skäl föreligger med hänsyn till befintliga försäkringar eller försäkringsmöjligheter.*

Nuvarande lydelse

6 kap.

2 §[1]

Är skyldighet att utge skadestånd oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden, kan skadeståndet jämkas efter vad som är skäligt, varvid även den skadelidandes behov av skadeståndet och övriga omständigheter skall beaktas.

3 §[2]

Skall två eller flera ersätta samma skada, svarar de solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndskyldighet som åvilar någon av dem.

Föreslagen lydelse

Skall två eller flera ersätta samma skada, svarar de solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem.

Vad de solidariskt ansvariga har utgivit i skadestånd skall slutligen fördelas mellan dem efter vad som finnes skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, föreliggande ansvarsförsäkring eller försäkringsmöjligheter och omständigheterna i övrigt.

Är skyldighet att utge skadestånd oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden, kan skadeståndet jämkas efter vad som är skäligt, varvid även den skadelidandes behov av skadeståndet och övriga omständigheter skall beaktas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

2. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal

Härigenom föreskrives att 25 § lagen (1927: 77) om försäkringsavtal skall ha nedan angivna lydelse.

25 §

Har i följd av skadeförsäkring försäkringsgivaren i ersättning för

Vid skadeförsäkring inträder försäkringsgivaren i försäkrings-

[1] 6 kap. 2 § första stycket i lagförslaget motsvarar 6 kap. 3 § i nuvarande lag (SFS 1975: 404)

[2] 6 kap. 3 § i lagförslaget motsvarar 6 kap. 2 § i nuvarande lag (SFS 1975: 404)

Nuvarande lydelse

skada utgivit belopp, som försäkringshavaren ägt rätt att såsom skadestånd utkräva av annan, inträde försäkringsgivaren i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke. Sådan rätt till återkrav föreligger dock icke mot den som enligt 3 kap. 1 eller 2 § skadeståndslagen (1972:207) svarar för skadan uteslutande på grund av annans vållande.

Belopp, som utgivits i anledning av liv- och olycksfalls- eller sjukförsäkring, äge försäkringsgivaren ej återkräva av den, som framkallat försäkringsfallet eller eljest i anledning därav är pliktig att gälda skadestånd; dock att, där i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring försäkringsgivaren förbundit sig att för sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster, som olycksfallet eller sjukdomen medfört, utgiva ersättning med verkliga beloppet av utgifterna eller förlusterna, vad sålunda av försäkringsgivaren utgivits må återkrävas, efter ty i första stycket är stadgat.

Föreslagen lydelse

havarens rätt till skadestånd i den mån skadan omfattas av försäkringen och ersättes av försäkringsgivaren.

Om begränsning av rätten till skadestånd på grund av att skadeförsäkring föreligger finnas bestämmelser i skadeståndslagen (1972:207).

Vid liv-, olycksfalls- eller sjukförsäkring äger försäkringsgivaren icke återkravsrätt gentemot den som framkallat försäkringsfallet eller eljest är skadeståndsskyldig med anledning av detta. Förbehåll som strider häremot får ej åberopas av försäkringsgivaren.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

3. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1933: 269) om ägofred.

Härigenom föreskrives att 47 § lagen (1933: 269) om ägofred skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
43 §	
Kommer någons hemdjur olovligen in å annans ägor och gör därå skada, vare djurets ägare pliktig ersätta skadan ändå att han ej är därtill vållande. *Vad ägaren sålunda nödgats utgiva äger han söka åter av den, som vållat skadan.*	Kommer någons hemdjur olovligen in å annans ägor och gör därå skada, vare djurets ägare pliktig ersätta skadan, ändå att han ej är därtill vållande.

Vad nu stadgats om ägare till hemdjur gälle ock den, som mottagit djuret till underhåll eller nyttjande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

4. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1943: 459) om tillsyn över hundar.

Härigenom föreskrives att 4 § lagen (1943: 459) om tillsyn över hundar skall ha nedan angivna lydelse.

4 §	
Skada som orsakas av hund skall ersättas av dess ägare, ändå att han ej är vållande till skadan. *Vad ägaren sålunda nödgats utgiva äger han söka åter av den som vållat skadan.*	Skada som orsakas av hund skall ersättas av dess ägare, ändå att han ej är vållande till skadan.

Vad nu stadgats om ägare till hund gälle ock den som mottagit hunden till underhåll eller nyttjande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

5. Förslag till Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).

Härigenom föreskrives att 13 § atomansvarighetslagen (1968:45) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
13 §	
Om ej annat föreskrives i denna lag, bestämmes ersättning, som utgår enligt lagen, med tillämpning av allmänna skadeståndsregler.	*Bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ skadeståndslagen (1972:207) äger ej tillämpning på skadeståndsskyldighet enligt denna lag.*

Jämkning av skadestånd i anledning av medvållande på den skadelidandes sida får äga rum endast om medverkan till skadan skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

6. Förslag till Lag om ändring i miljöskyddslagen (1969:387).

Härigenom föreskrives att 30 § miljöskyddslagen (1969:387) skall ha nedan angivna lydelse.

30 §

Den som orsakar olägenhet genom miljöfarlig verksamhet skall utge ersättning härför. Har olägenheten ej orsakats genom försumlighet, skall dock ersättning utgå endast om olägenheten är av någon betydelse och bara i den mån den ej skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena i orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Om ej annat följer av vad nedan sägs skall ersättningen bestämmas enligt allmänna skadeståndsregler.	*Bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ skadeståndslagen (1972:207) äger ej tillämpning på ersättningsskyldighet enligt första stycket för den som bedrivit offentlig eller yrkesmässig verksamhet.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

7. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Härigenom föreskrives att 3 § lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse | *Föreslagen lydelse*

3 §

Oljeskada ersättes av fartygets ägare även om varken ägaren eller någon för vilken han svarar varit vållande till skadan. Utgöres den olycka som orsakade skadan av en serie händelser åvilar ansvaret den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvarighet om han visar att skadan

1. orsakats av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som ej kunnat undvikas och vars följder ej kunnat förhindras, eller

2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207). I fråga om solidarisk ansvarighet för flera fartygsägare gäller 6 kap. 3 § samma lag.

Bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ skadeståndslagen (1972: 207) äger ej tillämpning på skadeståndsskyldighet enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

8. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport.

Härigenom föreskrives att 39 § lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport skall ha nedan angivna lydelse.

39 §

Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyl-

Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeånds-

[1] Se SFS 1975: 404.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
dighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas efter vad som föreskrives i 6 kap. *2* § skadeståndslagen (1972:207).	skyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas efter vad som föreskrives i 6 kap. *3* § skadeståndslagen (1972:207).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

9. Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:).

Härigenom föreskrives att 9, 19 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:) skall ha nedan angivna lydelse.

Lydelse enligt proposition 1975/76:15	*Föreslagen lydelse*
9 §	
I fråga om trafikskadeersättning äger 5 kap. skadeståndslagen (1972:207) samt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor motsvarande tillämpning.	I fråga om trafikskadeersättning äger 5 kap. skadeståndslagen (1972:207) samt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor motsvarande tillämpning. *Bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ skadeståndslagen skall dock ej tillämpas i fråga om vagnskadeförsäkring för motordrivet fordon eller vagnskadegaranti.*
19 §	
Den som har utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Detta gäller dock ej i den mån trafikskadeersättningen skulle ha kunnat krävas åter från den skadeståndsskyldige enligt 20 §.	
Har försäkringsgivare enligt avtal om annan skadeförsäkring än trafikförsäkring utgett ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder försäkringsgivaren intill beloppet av	Har försäkringsgivare enligt avtal om annan skadeförsäkring än trafikförsäkring utgett ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder försäkringsgivaren intill beloppet av

Lydelse enligt proposition 1975/76:15	*Föreslagen lydelse*
den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning. *Detsamma gäller när enligt förbindelse i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring ersättning har utgetts med verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som olycksfallet eller sjukdomen har medfört.*	den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning.
20 §	
Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder *försäkringsanstalten* intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd *av skadevållaren.*	*Försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning* inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd *av den som har*
Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.	1. *vållat skadan* uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, 2. *i offentlig eller yrkesmässig verksamhet begagnat arbetsmetoder eller materiel med oförsvarliga, för arbetsledningen kända brister som orsakat skadan.* Är *i annat fall än som avses i första stycket* ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

10. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1975:) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

Härigenom föreskrives att 8 § lagen (1975:) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande skall ha nedan angivna lydelse.

Lydelse enligt proposition 1975/76: 7	*Föreslagen lydelse*
I fråga om skadestånd enligt denna lag gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och *3* §§ skadeståndslagen (1972: 207).	I fråga om skadestånd enligt denna lag gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och *2* §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Vid sakskada är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till 5 000 kronor för varje resande, såvida icke uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1977.

11. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1886: 7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

Härigenom föreskrives att 11 § lagen (1886: 7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift skall upphöra att gälla vid utgången av år 1976.

12. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1902: 71 s. 1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

Härigenom föreskrives att 12 § lagen (1902: 71 s. 1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar skall upphöra att gälla vid utgången av år 1976.

13. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Härigenom föreskrives att 8 § i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart skall upphöra att gälla vid utgången av år 1976.

Inledning

Det viktigaste resultatet av det skadeståndsrättsliga reformarbete som pågått sedan 1950-talets början utgör skadeståndslagen (1972:207), SkL. Vid lagens tillkomst framhölls att en reformering av den utomobligatoriska skadeståndsrätten tills vidare borde genomföras stegvis genom partiella reformer. I detta reformarbete utgjorde lagen bara en första etapp.[1] Medan den behandlades i departement, lagråd och riksdag pågick ett utredningsarbete av skadeståndskommittén angående reformer som måste anstå till ett senare skede av lagstiftningsarbetet på området. Kommittén lade sålunda fram delbetänkandena Skadestånd III. En allmän regel om jämkning av skadestånd m. m. (SOU 1971:83), Skadestånd IV. Värdesäkring av skadeståndslivräntor (SOU 1972:12) och Skadestånd V. Skadestånd vid personskada (SOU 1973:51); av dessa ligger Skadestånd III och V till grund för de år 1975 genomförda ändringarna i SkL (se SFS 1975:404), medan Skadestånd IV resulterat i lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor och lagen (1973:214) om tillägg till vissa ansvarslivräntor.

Det återstående utredningsarbete som ankommer på skadeståndskommittén avser i första hand frågor om försäkringsgivares regressrätt och verkan av underlåtenhet att teckna skadeförsäkring. Kommittén erhöll uppdrag att utreda dessa frågor genom tilläggsdirektiv den 16 april 1971 (se Ju 1972:30). I direktiven yttrade föredraganden, statsrådet Lidbom, numera chef för handelsdepartementet, bl. a. följande.

Det nuvarande rättsläget beträffande *försäkringsgivares regressrätt* är inte tillfredsställande. Som har framhållits vid remissen till lagrådet av förslaget till skadeståndslag bör det framtida reformarbetet på skadeersättningsområdet inriktas på att ersättningsfrågorna vid både person- och sakskador så långt möjligt blir lösta genom försäkringsanordningar av skilda slag på den skadelidandes sida. I överensstämmelse med detta allmänna synsätt bör regressreglerna utformas så att ersättning ur såväl skadeförsäkring som summaförsäkring i största möjliga omfattning stannar på den skadelidandes försäkringsgivare. Regressrätten vid skadeförsäkring bör sålunda inskränkas betydligt mer än vad som följer av de dispositiva bestämmelserna i 25 § FAL. Utgångspunkten bör vara att regresskrav skall tillåtas bara när detta kan anses nödvändigt av tungt vägande ekonomiska hänsyn eller andra särskilda skäl. Nya regler på området bör vara tvingande. Klara och entydiga bestämmelser bör eftersträvas, som så långt möjligt eliminerar risken för tvister om återkrav.

På vissa begränsade områden kan särregler vara motiverade. Detta

[1] Prop. 1972:5 s. 100, 113.

gäller bl. a. vissa försäkringsgrenar med stark anknytning till internationell handel, främst sjö- och transportförsäkring. Ansvarsförsäkringen och trafikförsäkringen rymmer också vissa speciella problem i fråga om regressrätt.

I samband med översynen av reglerna om försäkringsgivares regressrätt bör kommittén ta upp och pröva frågan om självförsäkrares ställning. Principen bör vara att den som enbart av hänsyn till riskutjämningen i den egna verksamheten underlåter att teckna skadeförsäkring inte skall bli bättre ställd än försäkringsgivaren skulle ha varit, om försäkring hade funnits. Tänkbart är att situationen bör bedömas på ett liknande sätt i vissa fall av långtgående självriskklausuler. I detta sammanhang bör kommittén också ta ställning till frågan i vilken mån ett liknande resonemang bör tillämpas i fråga om den som försummat skydda sin egendom genom försäkring i fall då det enligt allmänt vedertagna normer får anses höra till god ordning att försäkringsskydd finns.

Vidare framhöll föredraganden, att utredningsarbetet inte borde bindas av mera detaljerade direktiv, och fortsatte:

Arbetet bör bedrivas i kontakt med motsvarande utredningar i de övriga nordiska länderna. Om nordisk rättslikhet kan uppnås inom ramen för här angivna principiella riktlinjer, är detta en fördel.

Med hänsyn till det nära sambandet mellan frågan om regress från ansvarsförsäkringsgivare och frågan om den slutliga fördelningen av skadeståndet mellan solidariskt ansvariga skadeståndsskyldiga har kommittén funnit det nödvändigt att också behandla det sistnämnda spörsmålet, som inte reglerats i SkL. Utredningsarbetet i denna del har vid 1975 års reformer av denna lag ansetts ingå som del av kommitténs återstående uppdrag.[1]

Vid sitt arbete har kommittén dessutom ansett sig böra ta upp frågan om regresskrav mot trafikförsäkringsanstalt och regress från sådana anstalter enligt den trafikskadelag som föreslagits i proposition (1975/76: 15) till 1975 års höstriksdag. Propositionen utgår från att skadeståndskommittén kommer att föreslå regler i det förra hänseendet; vad angår trafikförsäkringsanstalts rätt till återkrav har frågan ansetts böra lösas i trafikskadelagen med utgångspunkt i kommitténs direktiv, men det utesluts inte att de förslag som kommittén lägger fram i ett vidare sammanhang kan föranleda viss omprövning från lagstiftarens sida.[2]

Kommittén framlägger i detta betänkande förslag till ändringar i SkL, i 25 § lagen (1927: 77) om försäkringsavtal samt i trafikskadelagen (i dess lydelse enligt propositionen). Vidare föreslås vissa ändringar i den skadeståndsrättsliga speciallagstiftningen, vilka delvis går ut på att nu gällande regler om ansvar för skada på försäkrad egendom m. m. i dessa fall behålls oförändrade, delvis innebär nya principer för ansvarsfördelning mellan solidariskt ansvariga.

Denna sista etapp i utredningsarbetet har, liksom tidigare etapper, bedrivits i samarbete med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge. Dessa har haft följande sammansättning:

Danmark: Professor, dr. jur. Anders Vinding Kruse (ordförande), landsdommer Ole Agersnap, direktør Asger Friis, professor, dr. jur.

[1] Prop. 1975: 12 s. 102.

[2] Prop. 1975/76: 15 5.6, 5.7.1.

Bernhard Gomard och advokat Hans Fischer-Møller samt fuldmægtig, numera byretsdommer Ebbe Christensen, sekreterare.

Finland: Lagstiftningsdirektör Henry Ådahl (utredningsman) och professor Eero Routamo (expert).[1]

Norge: Professor, dr. juris Kristen Andersen (ordförande), skifterettsdommer Anna Louise Beer, adm. direktør Knut E. Henriksen, professor dr. juris Knut S. Selmer och byråsjef Oluf Skarpnes (tillika sekreterare).

Övriga nordiska kommittéer har ännu inte avgett betänkanden angående de frågor skadeståndskommittén här behandlar, och några definitiva förslag till lagtext föreligger inte från deras sida. Som framgår av det följande har principiell enighet nåtts i väsentliga avseenden. På vissa enskilda punkter har emellertid inte de övriga kommittéerna tagit slutlig ställning, och uppgifter om deras ståndpunkt måste därför lämnas med vissa reservationer. Rörande åtskilliga detaljfrågor är det helt oklart vilken linje de kommer att följa, och i sådana fall berör den fortsatta framställningen inte deras inställning.

När kommittén i det följande talar om gällande bestämmelser i SkL, åsyftas lagens lydelse efter 1975 års lagändringar (SFS 1975:404); dessa träder emellertid i kraft först den 1 januari 1976.

[1] Den finländska utredningsmannen jämte expert betecknas här och i fortsättningen som den finländska kommittén.

Sammanfattning

Skadeståndskommitténs slutbetänkande avser sista etappen i det skadeståndsrättsliga reformarbete som skisserades i propositionen (1972:5) med förslag till skadeståndslag. I betänkandet föreslås nya bestämmelser framför allt om försäkringsgivares regressrätt (återkravsrätt), om skadeståndsansvar för s. k. självförsäkrare (dvs. sådana skadelidande som medvetet underlåter att skydda sig genom försäkring med hänsyn till storleken av sina tillgångar eller sin verksamhet, t. ex. staten), om verkan av försummelse att hålla normal försäkring på egendom och om den slutliga fördelningen av skadeståndet mellan solidariskt ansvariga.

Vad först angår *försäkringsgivares regressrätt vid sakförsäkring* – t. ex. brandförsäkring, vagnskadeförsäkring på bilar, stöldförsäkring – begränsar den nuvarande regeln i 25 § lagen om försäkringsavtal försäkringsgivarens rätt att återkräva utgiven ersättning till vissa speciella situationer. Återkrav kan framställas mot den som framkallat försäkringsfallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller är skyldig att utge skadestånd oberoende av eget vållande, dock inte mot enskild arbetsgivare, stat eller kommun som enligt 3 kap. 1 eller 2 § skadeståndslagen svarar för skadan uteslutande på grund av annans vållande. Bestämmelsen är emellertid inte tvingande, och försäkringsbolagen brukar i stor utsträckning förbehålla sig obegränsad rätt till återkrav i sakförsäkringsvillkoren; detsamma gäller f. ö. också vid ansvarsförsäkring. På detta sätt avviker det faktiska rättsläget avsevärt från vad man tänkte sig vid tillkomsten av bestämmelsen, som i väsentliga delar varit oförändrad sedan försäkringsavtalslagens tillkomst 1927. Kommittén anser sig dock inte kunna konstatera något missbruk av denna avtalsfrihet från försäkringsbolagens sida; i varje fall såvitt gäller krav mot privatpersoner och småföretag som saknar ansvarsförsäkring synes de utnyttja regressmöjligheten mycket återhållsamt.

I betänkandet framhåller kommittén att det nu är dags för en reform av de nära 50 år gamla regressreglerna, som tillkom under helt andra förhållanden inom försäkringsväsendet och delvis grundas på andra värderingar än dem som nu råder inom skadeståndsrätten. Man kan inte säkert räkna med att alla försäkringsbolag i framtiden skall visa samma restriktivitet i sin regresspraxis, om avtalsfriheten får bestå; ett påtagligt ökat intresse för regressmöjligheten har redan börjat visa sig på sina håll. Någon enhetlighet råder inte heller i bolagens praxis; om regressanspråk

framställs eller ej synes i många fall bero på vilket försäkringsbolag som råkar ha försäkrat egendomen. En fastare reglering genom tvingande lagbestämmelser är önskvärd.

En väsentlig anledning att inskränka regressrätten är enligt kommitténs uppfattning att man genom återkrav från försäkringsgivaren omintetgör den fördelning av risken på den skadelidandes sida som sker genom sakförsäkringen. Ansvar för stora egendomsskador kan drabba oförsäkrade privatpersoner och företagare hårt. Visserligen täcks i många fall skadeståndsansvaret genom ansvarsförsäkring, och i så fall slås risken i stället ut på många händer på denna sida; men man kan inte alltid begära att den ansvarige skyddar sig på detta vis, och vissa risker går inte ens att täcka genom ansvarsförsäkring. Vidare innebär sakförsäkring vanligen att riskfördelningsfrågan löses på ett enklare och rationellare sätt, som i betydligt mindre grad ger upphov till tvister. Att ansvarsförsäkring föreligger bör därför i regel inte i och för sig vara ett skäl för att tillåta regress från sakförsäkringen. Endast i särskilda fall synes regressen ha nämnvärd betydelse för sakförsäkringspremierna.

Om den nya regeln konstrueras på sådant sätt att själva skadeståndsansvaret mot den som skyddas av sakförsäkring inskränks, kan man vidare på motsvarande vis inskränka ansvaret mot staten och andra självförsäkrare, en reform som inte minst av rättviseskäl är angelägen. Det blir då också möjligt att i viss mån begränsa rätten till skadestånd för den som försummat att teckna normal försäkring på sin egendom och på detta sätt stimulera ägare att skydda sig genom sakförsäkring. Genom att inskränka skadeståndsskyldigheten – men inte regressrätten i och för sig – når man också fördelen att ändringen inte sätter svenska försäkringsbolag i sämre ställning än utländska vid motsvarande typer av försäkringsfall.

Kommittén har funnit starka skäl föreligga för en reform efter dessa linjer, vilken på ett naturligt sätt skulle fullfölja det tidigare skadeståndsrättsliga reformarbetet. På väsentliga punkter föreligger här enighet med övriga nordiska skadeståndskommittéer.

Det är dock inte möjligt att över hela linjen slopa skadeståndsskyldigheten för försäkrad egendom. En mera nyanserad reglering måste ske. I vissa situationer talar starka ekonomiska skäl och preventionshänsyn för att man bör behålla ett ansvar också mot försäkringsbolag – låt vara att preventionshänsyn inte så ofta kan få någon avgörande vikt bl. a. med hänsyn till möjligheten att teckna ansvarsförsäkring. Enligt kommitténs mening bör man i möjlig mån ge preciserade lagbestämmelser om ansvarets avgränsning. En regel, som bara hänvisade till en skälighetsbedömning, skulle leda till betydande rättsosäkerhet; över huvud taget är det naturligt att lagstiftaren, inte i första hand domstolarna, tar ställning till dessa avvägningsfrågor, där bl. a. samhällsekonomiska värderingar och komplicerade försäkringstekniska förhållanden kan spela en väsentlig roll.

Från huvudregeln, att regress skall vara utesluten, har kommittén alltså ansett sig böra göra åtskilliga undantag. Till en början har kommittén velat på väsentliga punkter behålla den nuvarande regleringen för sjö-, transport- och luftfartsförsäkringens del, där regressrätten spelar en stor ekonomisk roll. Enligt förslaget skall därför någon inskränkning av

skadeståndsansvaret i regel inte förekomma vid skada på fartyg eller luftfartyg, inte heller i fråga om redarens ansvar för skada till följd av sjöfart eller transportörs ansvar för transporterat gods.

Framför allt av preventionsskäl ter det sig vidare önskvärt att upprätthålla skadeståndssanktionen i vissa fall. Det gäller skadeståndsanspråk mot den som själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, samt vidare mot den som i offentlig eller yrkesmässig verksamhet begagnat arbetsmetoder eller materiel med oförsvarliga, för arbetsledningen kända brister som orsakat skadan; sådana fall av medveten oaktsamhet lär utgöra ett inte obetydligt problem i praktiken.

Också i en del andra situationer är det naturligt att behålla regressrätten, närmast mot verksamheter av mer eller mindre farligt slag, som av lagstiftaren tidigare ansetts böra bära de skador de orsakar omgivningen, oavsett om vållande förekommit på deras sida eller ej. Detta är fallet vid skador som i offentlig eller yrkesmässig verksamhet orsakas genom grävning eller sprängning eller annars genom miljöfarlig verksamhet, samt vidare vid atomskador och oljeskador till sjöss. I avvaktan på produktansvarskommitténs utredning angående ansvaret för skador genom farliga produkter har skadeståndskommittén funnit att åtminstone tills vidare regressrätten bör behållas också i dessa fall. Undantag har ansetts motiverat även för vissa andra typer av skadeståndsansvar i kontraktsförhållanden, där regress synes spela en viktig roll från ekonomisk synpunkt och det framstår som olämpligt att ingripa i kontrahenternas mellanhavande: utom i transportförhållanden också vid skada på egendom som den ansvarige i offentlig eller yrkesmässig verksamhet omhändertagit för förvaring eller utfört arbete på.

Vad angår sakförsäkringens återkrav mot trafikförsäkringen enligt den föreslagna trafikskadelagen har kommittén stannat för att vagnskadeförsäkring bör ha full regressrätt, närmast med hänsyn till att de betydande premiehöjningar som annars torde bli följden sannolikt skulle avhålla många från att försäkra sina bilar. I övrigt skulle regress från sakförsäkring inte vara möjlig mot trafikförsäkringen; sådan regress lär ha ganska ringa betydelse i praktiken.

Vid *självförsäkring* beträffande skadad egendom skall enligt förslaget skadeståndsfrågan bedömas på samma sätt som om egendomen varit försäkrad. Staten, kommun eller storföretag som är självförsäkrare skall alltså inte komma i bättre läge än ett försäkringsbolag i motsvarande situation. – Också vagnskadegaranti och annan liknande anordning skall i sammanhanget likställas med sakförsäkring.

Vidare föreslår kommittén vissa regler om *jämkning* av skadestånd för sakskada på grund av försäkringsförhållandena. Sådant skadestånd skall till en början kunna jämkas, om den som led skadan försummat att hålla sådan försäkring som är normal och tillbörlig för hans verksamhet och förhållanden i övrigt. Meningen är att denna regel skall tillämpas återhållsamt, närmast i fall där nästan alla andra skadelidande av motsvarande kategori har egendom av det aktuella slaget försäkrad – t. ex. om ett företag underlåter att brandförsäkra sin fastighet. När särskilda skäl föreligger skall ersättning för sakskada också i andra fall

kunna jämkas på grund av befintliga försäkringar eller försäkringsmöjligheter. Denna regel, som är avsedd att ersätta den liknande bestämmelsen i 3 kap. 6 § skadeståndslagen, skall bl. a. kunna åberopas vid vissa katastrofskador på fartyg och flygplan som inte täcks av ansvarsförsäkring.

De nu berörda reglerna, som alla rör endast ersättning för sakskada, skall enligt förslaget tas in i 5 kap. 8–10 §§ skadeståndslagen.

Med hänsyn till de behandlade frågornas svåra och delvis kontroversiella natur tar kommittén också upp vissa alternativa lösningar och diskuterar i korthet hur de lagtekniskt skulle kunna genomföras (i avsnitt 7.2).

Vad angår regress från *ansvarsförsäkring,* har denna fråga direkt samband med *fördelningen av skadeståndet mellan solidariskt ansvariga* – ett spörsmål som f. n. inte regleras i skadeståndslagen. Kommittén föreslår här en regel att vad de solidariskt ansvariga har utgivit i skadestånd slutligen skall fördelas mellan dem efter vad som finnes skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, föreliggande ansvarsförsäkring eller försäkringsmöjligheter och omständigheterna i övrigt. Bestämmelsen föreslås intagen som andra stycke i skadeståndslagens paragraf om solidariskt ansvar (6 kap. 2 § enligt kommittéförslaget). Avsikten är att, när ansvarsförsäkring (eller självförsäkring på den ansvariges sida) föreligger, regeln skall tillämpas efter liknande riktlinjer som bestämmelsen om skadestånd för skada på försäkrad egendom. Också ansvarsförsäkringens regressrätt skall alltså inskränkas, utom i vissa fall när återkrav riktas mot sådana verksamheter som skall bära regressansvar mot sakförsäkringen. Om den ansvarige inte driver sådan verksamhet och ansvarsförsäkring inte föreligger på någon sida skall en skälighetsbedömning ske; den behandlas utförligt i den speciella motiveringen till förslaget. I många fall förordar kommittén att skadeståndet fördelas lika, om inte annat motiveras av särskilda förhållanden, t. ex. allvarlig skuld hos någon av de ansvariga. – Också om ansvaret grundas på skadeståndsrättslig speciallagstiftning bör enligt kommittén skadeståndet fördelas efter liknande principer, något som påkallat vissa ändringar i denna lagstiftning.

När det gäller *andra försäkringar mot ren förmögenhetsskada* – framför allt garanti-, kredit- och rättsskyddsförsäkring – anser kommittén förhållandena så speciella att någon inskränkning av regressrätt och skadeståndsansvar inte är påkallad.

I enlighet med det sagda har i kommittéförslaget 25 § första stycket försäkringsavtalslagen ändrats så att där stadgas oinskränkt regressrätt vid skadeförsäkring. Detta får emellertid betydelse bara när skadeståndsansvaret inte är inskränkt enligt de nya regler som kommittén föreslår i skadeståndslagstiftningen.

För *personförsäkringens* del föreskriver 25 § försäkringsavtalslagen f. n. regressrätt endast i fråga om sådan ersättning som avser att ersätta den skadelidandes verkliga förlust i anledning av skadefallet; här kan återkrav ske i samma utsträckning som vid skadeförsäkring. Reglerna är dispositiva. Den nämnda regressrätten har ringa praktisk betydelse och

rör i regel obetydliga belopp. Kommittén föreslår att återkrav från personförsäkring helt utesluts genom en tvingande regel i 25 §.

Beträffande regress från den nya typ av *trafikförsäkring* som skall införas enligt den föreslagna trafikskadelagen ansluter sig kommittén till den lösning som ges i detta lagförslag, dock med den jämkningen att regress också medges mot den som i offentlig eller yrkesmässig verksamhet begagnat arbetsmetoder eller materiel med oförsvarliga, för arbetsledningen kända brister som orsakat skadan. Exempel ger vissa brister vid väghållning.

Kommittén diskuterar också frågan, om det finns anledning att nu närmare utreda förekomsten av ansvarsförsäkring hos arbetsgivarna för att eventuellt i arbetstagarnas intresse föreslå en obligatorisk försäkring av detta slag. Emellertid anser kommittén att arbetstagarnas skydd redan nu är i stort sett tillfredsställande särskilt med hänsyn till den snabba utvecklingen av den s. k. trygghetsförsäkringen till förmån för anställda, och behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring kan under inga omständigheter bedömas förrän statsmakterna tagit ställning till den reform av yrkesskadeförsäkringen som yrkesskadeförsäkringskommittén ungefär samtidigt föreslår. Skadeståndskommittén lägger därför inte fram några förslag i denna del.

1 Försäkringsgivares regress; gällande rätt

1.1 Svensk rätt

Bestämmelsen om försäkringsgivares regressrätt i 25 § FAL lyder (efter ändring år 1972):

Har i följd av skadeförsäkring försäkringsgivaren i ersättning för skada utgivit belopp, som försäkringshavaren ägt rätt att såsom skadestånd utkräva av annan, inträde försäkringsgivaren i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke. Sådan rätt till återkrav föreligger dock icke mot den som enligt 3 kap. 1 eller 2 § skadeståndslagen (1972: 207) svarar för skadan uteslutande på grund av annans vållande.

Belopp, som utgivits i anledning av liv-, olycksfalls- eller sjukförsäkring, äge försäkringsgivaren ej återkräva av den, som framkallat försäkringsfallet eller eljest i anledning därav är pliktig att gälda skadestånd; dock att, där i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring försäkringsgivaren förbundit sig att för sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster, som olycksfallet eller sjukdomen medfört, utgiva ersättning med verkliga beloppet av utgifterna eller förlusterna, vad sålunda av försäkringsutgivaren utgivits må återkrävas, efter ty i första stycket är stadgat.

Bestämmelsen skiljer alltså mellan *skadeförsäkring*, där ersättningen åtminstone i princip[1] är anpassad efter storleken av försäkringshavarens ekonomiska förlust, och *summaförsäkring*, där ett på förhand avtalat belopp utgår oavsett den verkliga förlustens storlek. Vid skadeförsäkring föreskriver 25 § 1 st. regressrätt i vissa fall. Med ersättning av skadeförsäkring jämställs enligt 2 st. ersättning av olycksfalls- och sjukförsäkring, när den enligt försäkringsavtalet skall täcka den skadelidandes verkliga förlust och alltså inte beräknas enligt summaprinciper. I övrigt utgör personförsäkring summaförsäkring, och någon regressrätt föreligger ej enligt paragrafen. Det bör emellertid observeras att denna inte är tvingande. Försäkringsgivaren kan förbehålla sig regressrätt i försäkringsvillkoren eller komma överens med försäkringshavaren, när han betalar ut ersättning, att han inträder i dennes rätt mot den skadeståndsansvarige. Som framgår av fortsättningen har försäkringsbolagen i viss utsträckning utnyttjat dessa möjligheter.

Sedan FAL trädde i kraft år 1927 har 25 § haft väsentligen samma lydelse fram till skadeståndslagens tillkomst år 1972. Förarbetena till

[1] Undantag föreligger bl. a. beträffande den s. k. nyvärdesförsäkringen.

paragrafen och dess tillämpning i rättspraxis har utförligt behandlats i det av särskild utredningsman avgivna betänkandet "Försäkringsgivares regressrätt" (SOU 1958:44; här kallat 1958 års betänkande), vartill kan hänvisas för detaljer. Här skall bara nämnas följande.

Enligt det betänkande (SOU 1925:21) med förslag till lag om försäkringsavtalslag som lades fram av försäkringslagstiftningskommittén skulle 25 § FAL bli tvingande.[1] I kommitténs motiv framhölls att reglerna i 25 § byggde på tanken att försäkringsgivaren i vissa fall inträder i den rätt mot tredje man som kan tillkomma den till vilken försäkringsersättningen utbetalas. Vid skadeförsäkring kunde försäkringshavaren vända sig antingen mot den som var skadeståndsskyldig för skadan eller mot försäkringsgivaren men inte fordra att skadan ersattes från båda håll. Vände han sig mot försäkringsgivaren, ansågs ersättningsanspråket mot den skadeståndsskyldige otvivelaktigt böra övergå i de fall då enligt lag ansvar förelåg utan hänsyn till den ansvariges vållande. Som exempel härpå nämndes inte bara vissa fall av ansvar oberoende av styrkt oaktsamhet utan också redarens ansvar enligt 8 § sjölagen för fel eller försummelse av befälhavaren eller någon av besättningen. När i övrigt regressrätten vid skadeförsäkring inskränktes till fall av uppsåt eller grov vårdslöshet, motiverades detta med praktiska och sociala hänsyn, som många gånger skulle kräva att tredje man skyddades mot skadeståndsskyldighet, när han bara gjort sig skyldig till ringa vårdslöshet. Som exempel åberopades fall då försäkringshavaren inte kunde väntas framställa något skadeståndskrav mot skadevållaren, t. ex. då denne var hans anställde. Närmast med hänsyn till svårigheterna att avgränsa de kategorier som borde skyddas uteslöts vårdslöshet över hela linjen. – Vid summaförsäkring ansågs däremot den skadelidande i princip böra äga rätt att kräva skadestånd av den som framkallat försäkringsfallet, jämsides med att han framställde anspråk mot försäkringsgivaren. Därav följde att det inte kunde bli tal om att försäkringsgivaren kunde inträda i någons rätt till skadestånd.

I propositionen (1927:33) med förslag till lagstiftningen i fråga ändrades regeln i 25 § så att den inte längre blev tvingande. Detta motiverades med att de föreslagna inskränkningarna i avtalsfriheten kunde medföra vissa olägenheter särskilt för sjöförsäkringsbolagen men också för andra försäkringsgrenar och att något missbruk av avtalsfriheten på detta område näppeligen kunde befaras.[2]

Det framgår av det sagda att skälen för den nuvarande regleringen av regressrätten inte redovisats särskilt klart i motiven. Tydligen har hänsyn till försäkringshavaren spelat en viss roll för lagstiftaren[3], men samtidigt står det klart att man ansett en lindring av ansvaret för eget vållande önskvärt, närmast av sociala skäl. När ett skärpt skadeståndsansvar ålagts en verksamhet genom särskild lagstiftning, har man synbarligen ansett verksamheten i princip böra bära orsakade skador, även om dessa täcks av försäkring.

Efter sin tillkomst har 25 § FAL endast vid ett tillfälle undergått en ändring i sak, nämligen då i samband med SkL:s antagande sista meningen i paragrafens första stycke tillades. Ändringen sammanhängde

[1] Motiv till paragrafen i SOU 1925:21 s. 100 ff.

[2] Se NJA II 1927 s. 399.

[3] Denna synpunkt har betonats av Hellner, Regressrätt s. 56, 218 f.

närmast med att genom lagen infördes ett utvidgat ansvar för arbetsgivare; dessa har numera ett s. k. principalansvar för alla sina arbetstagares vållande i tjänsten (3: 1 SkL).

I remissen till lagrådet konstaterade departementschefen att när arbetsgivare dittills enligt allmänna oskrivna rättsprinciper svarade för anställdas vållande, regressrätt enligt rättspraxis ansetts föreligga endast om någon för vilken arbetsgivaren svarade hade vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Denna rättstillämpning byggde emellertid på ett resonemang om identifikation mellan den ansvarige och skadevållaren, medan den nya lagregeln grundades främst på företags- och samhällsekonomiska hänsyn, besläktade med sådana överväganden som låg bakom specialregler om rent objektivt skadeståndsansvar. Från den synpunkten kunde det synas närliggande att anse principalansvaret enligt 3: 1 SkL utgöra ett sådant ansvar oberoende av vållande som jämlikt 25 § FAL grundade en obetingad regressrätt för försäkringsgivare. En dylik utvidgning av regressrätten skulle emellertid enligt departementschefen rimma illa med hans allmänna syn på skadestånd och försäkring och kunde inte motiveras av sakliga skäl. Det stämde enligt hans mening bäst med de preventions- och rättvisesynpunkter som torde ha motiverat att 25 § medgav regress vid vissa grövre former av vållande att inskränka regressrätten till fall där skadevållaren på grund av sin ställning på ett naturligt sätt lät sig identifieras med den ansvarige. Departementschefen fann därför för sin del regressrätt vid principalansvar endast böra tillåtas när skadan vållats uppsåtligen eller grovt vårdslöst av någon, vilken såsom tillhörande högsta ledningen kunde sägas vara i arbetsgivarens ställe. Någon ändring föreslogs inte i 25 § FAL.[1]

Lagrådet invände häremot bl. a. att lydelsen av 25 § FAL närmast syntes leda till regressrätt i alla fall då arbetsgivaren svarade för anställds vållande enligt 3: 1 SkL och att den av departementschefen åsyftade inskränkningen av regressansvaret inte torde vinnas utan lagändring. Gränsdragningen mellan arbetstagare som kan sägas vara i arbetsgivarens ställe och andra arbetstagare måste emellertid bli svår. Enligt lagrådets mening kunde de skäl departementschefen anfört väl motivera att regress tilläts endast när arbetsgivaren själv eller, för juridiska personer, befattningshavare i organställning handlat uppsåtligen eller vårdslöst.[2] – Departementschefen biträdde i sak lagrådets ståndpunkt.[3] I propositionen fick paragrafen sin slutliga avfattning.

Av betydelse för regressrätten vid personförsäkring är också 1975 års ändringar i SkL: s regler om skadestånd vid personskada m. m. (SFS 1975: 404). Den nya lydelsen av 5 kap. 3 § SkL föreskriver, såvitt gäller ersättning ur privat försäkring, att pension som utgår på grund av kollektiv tjänstepensionsförsäkring samt periodisk ersättning som utgår på grund av sådan olycksfalls- eller sjukförsäkring som har meddelats på grund av kollektivavtal avräknas vid bestämmande av skadestånd för inkomstförlust eller förlust av underhåll (se p. 3 och 4). Detta innebär att regressrätt utesluts för ersättning av angivna slag.

I detta sammanhang kan också nämnas en särskild regel om regressrätt vid trafikförsäkring i 20 § TFL, som har följande lydelse:

[1] Prop. 1972: 5 s. 490 ff.

[2] Prop. 1972: 5 s. 634 f.

[3] Prop. 1972: 5 s. 651.

I den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot försäkringstagaren, äger han att för vad han på grund av försäkringen utgivit till den, som lidit skada, inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren.

Belopp, som försäkringsgivaren icke äger sålunda söka åter av försäkringstagaren, må ej heller uttagas av annan, som jämte försäkringstagaren är i egenskap av ägare, brukare eller förare ansvarig för skadan, utan så är att denne gjort sig skyldig till förfarande av sådan beskaffenhet att om han hade tagit försäkringen, försäkringsgivaren hade varit fri från ansvarighet gentemot honom.

Bestämmelsen innebär alltså, att regressrätten mot där angivna personer bara kan utövas i speciella fall. Vilka dessa fall är framgår av FAL:s regler om de situationer där försäkringsgivaren är fri från ansvar mot den försäkrade samt, i den mån en tvingande lagreglering saknas, av försäkringsvillkoren. Mot andra än de nämnda personerna följer trafikförsäkringens regressrätt 25 § FAL, men försäkringsgivaren brukar förbehålla sig full regress (jfr nedan 3.1). – Trafikförsäkringslagen torde upphöra att gälla fr. o. m. den 1 juli 1976, om propositionen med förslag till trafikskadelag antas av riksdagen (se 5.2 och 5.11 nedan).

Som framgår av det följande brukar svenska försäkringsbolag också annars förbehålla sig i försäkringsvillkoren att inträda i försäkringshavarens rätt mot tredje man på grund av skadan. Flertalet rättsfall rörande 25 § FAL saknar av dessa skäl, och med hänsyn till den ändring av 1 st. som skett år 1972, nämnvärt intresse för gällande rätt. Det synes tillräckligt att här hänvisa till framställningen i 1958 års betänkande;[1] nya rättsfall av betydelse har inte tillkommit därefter.

I detta sammanhang bör nämnas att enligt svensk *internationell privaträtt* det inte är fullt klart hur man ser på frågan om tillämplig lag, när utländsk försäkringsgivare för regresstalan på grund av skada orsakad i Sverige. Som framgår av fortsättningen (1.2) är rättsläget också ganska oklart utomlands, men i många länder har domstolarna varit benägna att tillämpa den lag som reglerar försäkringsavtalet, inte den lag som gäller för (utomobligatoriska) skadeståndstvister ("lex loci delicti"). Man får räkna med att en liknande regel kan anses tillämplig också för Sveriges del.[2]

1.2 Utländsk rätt

I andra nordiska försäkringsavtalslagar återfinns också reglerna om regressrätt i 25 §. Bestämmelserna skiljer sig emellertid åt. De har behandlats i 1958 års betänkande, där även vissa uppgifter finns om utomnordisk rätt.[3] Här skall bara översiktligt redogöras för dessa utländska regressregler.

Av särskilt intresse är den *danska* bestämmelsen, där regressrätten avsevärt inskränks. Regeln lyder på följande sätt:

Er nogen overfor den sikrede erstatningspligtig for en af forsikringen omfattet begivenhed, indtræder selskabet i det omfang, i hvilket det har betalt erstatning til den sikrede, i dennes ret mot den erstatningspligtige.

[1] SOU 1958:44 s. 20 ff.

[2] Den enda kända nordiska framställningen av frågan förbigår spörsmålet om motsvarande regel kan anses gälla även i Sverige (Strömholm s. 176). Jfr om problemet även Kai Woellert, Das Regressrecht eines ausländischen Versicherers in Skandinavien (Aufsatz zur Erlangung des "Diploma in Graduate Legal Studies" der Juristischen Fakultät der Universität Stockholm), 1974 (stencil). Woellert antar att regeln i 3:6 SkL (och motsvarande norska regel) ger uttryck för en tendens att tillämpa lex loci delicti i dessa fall (se s. 78 ff).

[3] SOU 1958:44 s. 22 ff, s. 27 med not 15.

Hvis trediemand har forvoldt skaden ved en uagtsomhed, der ikke kan betegnes som grov, eller hviler hans ansvar udelukkende paa regelen i Christian den Femtes Danske Lov 3die Bog, 19de Kap., Art. 2, for Færøernes vedkommende samme Konges Norske Lov 3die Bog, 21de Kap., Art. 2, kan skadevolderens erstatningspligt nedsættes eller efter omstændighederne helt bortfalde.

Ved livs-, ulykkes- og sygeforsikring har selskabet intet krav mod den, der har fremkaldt forsikringsbegivenheden. At den sikrede har modtaget erstatning af selskabet eller af skadevolderen, paavirker ved disse forsikringer ikke hans krav henholdsvis mod skadevolderen eller mod selskabet. Bestemmelserne i 1ste stykke finder dog anvendelse ved ulykkes- og sygeforsikring, for saa vidt forsikringsydelsen har karakteren af en virkelig skadeserstatning.

Selskabet kan ikke forbeholde sig ret til at indtræde i sikredes ret mod trediemand i videre utstrækning end ovenfor hjemlet.

Regeln är alltså tvingande och innebär att regressansvaret kan jämkas eller falla bort, när den skadeståndsskyldige svarar endast på grund av eget vållande som inte är grovt eller på grund av den allmänna regeln om principalansvar – däremot inte vid skärpt ansvar enligt speciallagstiftning. Bestämmelsen anses gälla också ansvar i kontraktsförhållanden.[1] En omfattande rättspraxis föreligger om paragrafens tillämpning. I allmänhet synes antingen fullt regressansvar utdömas eller också regresstalan helt ogillas. Vid betydande oaktsamhet av skadevållaren brukar ansvar åläggas, liksom också när en företagare eller hans folk gjort sig skyldig till fackmässiga fel. Viss hänsyn tas till billighet, särskilt om den ansvarige skulle drabbas hårt av full ersättningsskyldighet.

Den motsvarande *norska* bestämmelsen har följande lydelse:

Kan den sikrede forlange at tredjemann erstatter skaden, inntrer selskapet i den utstrekning det har betalt erstatning til den sikrede, i hans rett mot tredjemann. Har tredjemann voldt skaden ved en uaktsomhet som ikke er grov, eller hviler hans ansvar utelukkende på bestemmelsene i lov om skadeserstatning i visse forhold kapittel 2 (Det offentliges og andre arbeidsgiveres ansvar m. v.), kan retten, når skaden ikke er voldt under utøvelse av næring eller bedrift, nedsette hans ansvar overfor selskapet eller helt la det bortfalle.

I livsforsikring, ulykkesforsikring og sykeforsikring inntrer selskapet ikke i den sikredes rett mot tredjemann. I ulykkesforsikring og i sykeforsikring gjelder dog det som er bestemt i første ledd, hvis det beløp selskapet skal betale, har preg av en virkelig skadeerstatning. Hvis selskapet ikke inntrer i retten mot tredjemann, tas ikke det beløp selskapet betaler den sikrede, i betraktning ved fastsettelsen av den erstatning tredjemann skal betale til ham.

Selskapet kan ikke förbeholde sig rett til i videre utstrekning enn her er sagt, å inntre i den sikredes rett mot tredjemann.

Den norska regeln skiljer sig alltså på det väsentliga sättet från den danska, att jämkning av regresskravet bara kommer i fråga när inte skadan vållats i affärsmässiga förhållanden. Bestämmelsen är visserligen tvingande, men den avser – i motsats till den danska regeln – inte skadeståndsansvaret, bara regresskravet. Föredrar den skadelidande av någon anledning att rikta sitt ersättningskrav mot den skadeståndsskyldige i stället för mot sitt försäkringsbolag, jämkas inte ansvaret enligt paragrafen.

[1] Se om regelns tillämpning Vinding Kruse § 28, Lyngsø kap. 9.

I detta sammanhang kan nämnas att enligt 1969 års norska lov om skadeerstatning det förekommer en möjlighet att jämka principalansvar och det allmännas ansvar bl. a. då det med hänsyn till "skadens størrelse, foreliggende forsikring og forsikringsmuligheter og forholdene ellers i særlige tilfelle finnes rimelig at skadelidte helt eller delvis bærer skaden" (§ 2–2, 1 st.). Här är det alltså själva skadeståndsskyldigheten, inte bara regressansvaret som kan nedsättas bl. a. på grund av den skadelidandes försäkring eller hans möjlighet att försäkra sig.

Den *finländska* försäkringsavtalslagen av 1933 innehåller i 25 § bestämmelser som väsentligen motsvarar de svenska. Där stadgas:

Har i följd av skadeförsäkring försäkringsgivaren i ersättning för skada utgivit belopp, som försäkringshavaren ägt rätt att såsom skadestånd utkräva av annan, inträde försäkringsgivaren i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd, evad han är till skadan vållande eller icke.

Belopp, som utgivits i anledning av liv-, olycksfalls- eller sjukförsäkring, äge försäkringsgivaren ej återkräva av annan. Har försäkringsgivaren i enlighet med försäkringsavtalet utgivit ersättning med verkliga beloppet av de utgifter eller förluster, som olycksfallet eller sjukdomen medfört, må vad sålunda av försäkringsgivaren utgivits av honom återkrävas efter ty i 1 momentet är sagt.

Regeln anses vara dispositiv på samma sätt som den svenska; i praktiken lär försäkringsbolagen vanligen förbehålla sig full regressrätt. Där 25 § FAL tillämpas torde dess tolkning i huvudsak stämma med den som sker i Sverige.[1] Den finländska bestämmelsen innehåller dock inte som den svenska något undantag för arbetsgivares principalansvar eller det allmännas ansvar vid myndighetsutövning.

Om utomnordiska regler skall här bara göras följande anmärkningar.[2]

Enligt *tysk* rätt gäller för skadeförsäkringens del att försäkringsgivaren har så gott som oinskränkt regressrätt. I § 67 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) föreskrivs att försäkringstagarens anspråk på skadestånd mot tredje man går över på försäkringsgivaren, såvitt denne ersatt skadan; anspråk mot en familjemedlem som lever i huslig gemenskap (häuslicher Gemeinschaft) med försäkringstagaren kan dock bara framställas om denne orsakat skadan uppsåtligen. Med försäkringstagaren likställs försäkringshavare, såvitt gäller försäkring av annans intresse.[3] Reglerna anses gälla också för sådan ersättning från personförsäkringen som avser att ersätta verkliga skadan, däremot inte vid summaförsäkring; förbehåll om återkrav är emellertid tillåtna också vid sådan försäkring.[4]

Enligt tysk internationell privaträtt anses i allmänhet försäkringsavtalets lag gälla i fråga om regressrätt, inte den lag som reglerar fordran mot tredje man.[5]

I *Österrike* är lagreglerna desamma som i Tyskland.

Vad *Schweiz* angår, stadgar art. 72 i den schweiziska försäkringsavtalslagen regressrätt mot den som svarar på grund av utomobligatoriskt vållande (unerlaubte Handlung). Eget och anställdas vållande likställs; vid strikt ansvar gäller regeln i den mån vållande styrks i det enskilda fallet.[6] Art. 72, 3 st. samma lag innehåller undantaget att regressregeln inte

[1] Jfr Routamo i NFT 1970 s. 193 ff, Saxén s. 312 ff.

[2] Jfr allmänt den rättsjämförande framställningen i Hellner, Regressrätt s. 43 ff.

[3] Prölss-Martin § 67: 3.

[4] Prölss-Martin § 67: 1B.

[5] Prölss-Martin § 67: 9. Jfr Karrer s. 92 ff, 101 ff.

[6] Karrer s. 27.

tillämpas när skadan orsakats genom icke grov vårdslöshet (leichtfahrlässig) av en person varmed den försäkrade lever i huslig gemenskap eller för vilkens handlande han har att svara. I art. 96 utesluts vidare regressrätt för personförsäkringens del. Reglerna är tvingande (art. 98).

Rättsläget kompliceras av en bestämmelse i art. 51 av den allmänna lagen om obligationsrätten (OR) angående ansvar för flera personer på skilda rättsgrunder. Där sägs i 1 st. att om flera svarar på grund av vållande (unerlaubte Handlung), avtal eller lag för samma skada, skall bestämmelser om regress mellan personer som gemensamt vållat en skada tillämpas på motsvarande sätt – något som innebär solidariskt ansvar med fördelning efter skälighet mellan de ansvariga (art. 50, 2 st.). I art. 51, 2 st. tilläggs emellertid att härvid i regel den i första hand skall bära skadan som vållat den genom "unerlaubte Handlung", och i sista hand den som utan egen skuld och utan kontraktsmässig förpliktelse svarar enligt lag. – Enligt härskande mening lär Art. 51 OR vara subsidiärt tillämplig på försäkringsgivarens regressrätt: den skulle reglera fallet när någon svarar på annan grund än vållande.[1] Här blir alltså återkrav möjligt efter en skönsmässig bedömning. – Reglerna anses såtillvida vara tvingande som överlåtelser av anspråken är tillåtna bara inom ramen för de nämnda lagrummen.[2]

Bestämmelserna i art. 72 försäkringsavtalslagen lär tillämpas också på ansvarsförsäkringens regress, varvid dock återkrav anses möjliga också mot medansvarig som svarar på annan grund än vållande.[3]

Från internationellt privaträttslig synpunkt har fastslagits i schweizisk rättspraxis, att försäkringsavtalets lag skall bestämma möjligheten till regress.[4]

I *Frankrike* gäller enligt art. 36 i den franska försäkringsavtalslagen att försäkringsgivaren vid skadeförsäkring har regress mot den som framkallat försäkringsfallet, dock inte mot vissa av den försäkrades nära släktingar, hans husfolk och andra anställda hos honom, utom när de gjort sig skyldiga till uppsåtligt handlande (malveillance). Vid personförsäkring är enligt art. 55 regress utesluten. – Art. 36 anses tillämplig också på regress från ansvarsförsäkring.[5] Frågan, vilken lag som enligt fransk internationell privaträtt reglerar försäkringsgivares regressrätt, är omstridd.[6]

I *England* och *USA* råder däremot grundsatsen om oinskränkt regressrätt vid skadeförsäkring, medan regress inte tillåts vid summaförsäkring. Regressrätten gäller utan särskilt avtal härom.[7] Regressrättens ställning enligt internationellt privaträttsliga grundsatser synes oklar.[8]

1.3 Diskussionen om försäkring och skadestånd för sakskada

Reglerna om försäkringsgivarens regressrätt och därmed sammanhängande frågor har debatterats ganska ingående i nordisk litteratur.[9] Här skall emellertid huvudsakligen beaktas den svenska diskussionen. I Sverige togs dessa spörsmål upp till mera utförlig behandling först i samband med de förberedande utredningar om lagstiftning på skadeståndsrättens område

[1] Karrer s. 26, Koenig s. 239 f.

[2] Karrer s. 34.

[3] Karrer s. 35 f.

[4] BGE 74 II 81, BGE 74 II 88, BGE 88 II 430; Karrer s. 97 ff.

[5] Picard – Besson s. 481.

[6] Picard – Besson s. 481 f; jfr Karrer s. 92 ff, 96 f.

[7] Se t. ex. Preston – Colinvaux Ch. 8: 3.

[8] Jfr Dicey s. 550 ff (allmänt ang. cession) och Strömholm s. 176.

[9] Redogörelser för tidigare nordisk debatt i Hellner, Regressrätt bl. a. s. 50 ff, 220 ff; se även SOU 1958: 44 s. 27 ff.

som år 1950 avgavs av delegerade från Danmark, Norge och Sverige.

Den svenska utredningsmannen, professor Ivar Strahl, diskuterade i sitt betänkande (SOU 1950: 16) bl. a. frågan om regressrätten skulle begränsas vid sakförsäkring.[1] Man hade enligt Strahl anledning att överväga, om den skadelidande får valuta för den höjning av premiekostnaden som en sådan begränsning av regressrätten var ägnad att medföra. En regressrätt mot gemene man hade emellertid mindre värde på grund av svårigheten att få ut mera betydande skadeståndsbelopp. Strahl ansåg att bortsett från skador som härrör av mera riskfyllda verksamheter ett upphävande av regressrätten sannolikt inte skulle medföra någon nämnvärd höjning av premiekostnaden. Regress förekom i själva verket i ganska liten utsträckning. Den som ena gången var skadelidande kunde vidare andra gången vara skadeståndsskyldig och ha förmån av regressrättens begränsning. Beträffande viss jämförelsevis farlig verksamhet var det emellertid enligt Strahl möjligt att kollektivet av hotade kunde belastas kännbart, om regress mot verksamhetens utövare uteslöts. Ansåg man det motiverat från samhällsekonomisk synpunkt att denna verksamhet bar bördan av de skador som den orsakar, borde inte regressrätten begränsas. Detta gällde enligt Strahl regress mot ägare av järnvägar, bilar, luftfartyg och elektriska anläggningar samt även annan dylik verksamhet för vilken ansvar oberoende av vållande kunde införas. I övrigt fann Strahl det önskvärt att regressrätten begränsades så mycket som lät sig göra utan att preventionsintresset träddes för nära. Den preventiva verkan av regressrätten, liksom av skadeståndsreglerna över huvud, var emellertid svår att uppskatta. I den mån regressrätt medgavs i fall, där den skadeståndsskyldiges handlande varit av visst slag, ansåg Strahl regeln i högre grad än 25 § FAL böra utformas direkt efter preventionssynpunkten: oinskränkt regressrätt borde finnas, när den skadeståndsskyldige uppsåtligen orsakat skadan eller vållat den genom att i märklig mån undandra sig kostnad som varit ägnad att motverka skadans uppkomst. Kanske borde regress också annars tillåtas mot den som är skadeståndsskyldig på grund av eget vållande, om och i den mån domstol finner det av särskilda skäl påkallat för att inskärpa aktsamhet hos honom eller andra. Domstolen skulle alltså med ledning främst av den preventiva synpunkten kunna utmäta ett passande belopp. Eventuellt kunde regeln ges ökad stadga om regressrätten helt uteslöts för vissa fall, såsom där skadan orsakats genom tillfällig ouppmärksamhet eller misstag under brådskande förhållanden samt då den skadeståndsskyldige är medlem av försäkringstagarens familj. – Där den skadeståndsskyldiges beteende var brottsligt borde dock dessa sistnämnda inskränkningar i regressrätten inte gälla.

Vad åter angick fall där skadeståndsskyldighet förelåg på grund av anställds vållande, ansåg Strahl självständig driftslednings vållande böra jämställas med vållande hos arbetsgivaren själv, medan regressrätt i övrigt borde medges bara när principalen drev sådan verksamhet att han från socialekonomisk synpunkt borde bära de skador som verksamheten orsakar.

Enligt Strahl borde försäkringshavarens rätt att kräva skadestånd inskränkas på samma sätt som regressrätten. Regressreglerna skulle vara

[1] SOU 1950: 16 s. 112 ff.

tvingande, möjligen med undantag för sjöförsäkringens del. – Vidare förordade Strahl att den ansvarige inte genom frivillig ansvarsförsäkring skulle få skydda sig mot sådana regressanspråk som enligt det sagda skulle tillåtas av preventionsskäl.

Dessa tankegångar föranledde Strahl att ta upp frågan om inte försäkringstanken borde tillämpas också i fall där försäkring inte förelåg. När det gällde s. k. självförsäkrare, vilkas verksamhet är så omfattande att försäkring kan undvaras genom att inträffade skador ändå är underkastade de stora talens lag – främst staten – borde rätten till skadestånd vara inskränkt på samma sätt som om försäkring förelåg. Strahl framförde även tanken, att man med tecknad försäkring skulle jämställa fall i vilka försäkring enligt rådande uppfattning otvivelaktigt borde ha tecknats – detta även för att mana till tecknande av försäkring där sådan från samhällelig synpunkt är önskvärd. Som exempel nämndes att det föreföll rimligt om den som inte tecknat brandförsäkring för ett bostadshus i stad fick helt eller delvis själv stå skadan, ifall huset råkade antändas genom någons tillfälliga oaktsamhet.

Delvis liknande tankegångar framfördes i ungefär samtidigt framlagda betänkanden av övriga nordiska delegerade, professor Henry Ussing i Danmark och høyesterettsadvokaten Erling Wikborg i Norge. De delegerade enade sig om bl. a. rekommendationen att vid kommande utredning man borde ta ställning till frågan, om försäkring skulle medföra begränsning av skadeståndsansvaret, och att härvid 25 § i de nordiska försäkringsavtalslagarna borde omprövas.[1]

Vid det nittonde nordiska juristmötet 1951 upptogs frågan om skadestånd och försäkring till debatt. Strahl utvecklade där som referent liknande tankegångar som i sitt betänkande.[2] Synpunkterna mötte åtskilliga invändningar, vilka dock bara i mindre grad gällde reformerna beträffande försäkringsgivares regressrätt och därmed sammanhängande regler. I vissa inlägg föreslogs ännu mera långtgående lagändringar i denna del: en obligatorisk skadeförsäkring skulle införas åtminstone mot brandskada[3], eller allmänheten skulle hänvisas till att trygga sig bl. a. mot egendomsskador genom frivillig försäkring, samtidigt som skadeståndsskyldigheten skulle inskränkas så att den endast tog sikte på preventionssynpunkten.[4]

Här berörda frågor diskuterades ingående i Jan Hellners arbete "Försäkringsgivarens regressrätt" (1953). Efter en kritisk granskning av gällande regler på området tog Hellner mera allmänt upp spörsmålet om förhållandet mellan skadestånd och försäkring, särskilt frågan om försäkring borde medföra lindring i skadeståndsskyldigheten, och kritiserade de gängse argumenten för denna ståndpunkt med sikte framför allt på Strahls utredning.[5] Mot synpunkten, att vissa verksamheter under alla förhållanden borde bära de skador de orsakar, invände Hellner att mycket allmänna påståenden om vad som är samhällsekonomiskt nyttigt här lades till grund för mycket speciella slutsatser om hur bl. a. regressreglerna borde utformas. Det hade inte anförts något klart skäl varför just dessa verksamheter skulle ställas i särklass. Vidare kunde en sådan lösning vara motiverad också när en verksamhet endast svarade på

[1] SOU 1950: 16 s. 165.

[2] Se särskilt NJMF 1951, bil. A.

[3] Hagan i NJMF 1951 s. 44 ff.

[4] Palmgren i NJMF 1951 s. 51 ff (jfr även Taxell s. 65 f, Ussing s. 68).

[5] A.a. kap. 12.

grund av vållande. – Alla regler om strikt ansvar kunde enligt Hellner inte behandlas på samma sätt. Sådant ansvar kunde bero på flera olika typer av skäl, och man kunde inte av dess karaktär sluta sig till om regressrätt var motiverad.

Resultatet av detta resonemang blev att olikheten i behandling av ansvar på grund av vållande och strikt ansvar saknade tillräcklig rättspolitisk grund. Å andra sidan var det inte lämpligt att försöka utforma ansvaret efter ändamålssynpunkter i de enskilda situationerna, eftersom dessa kunde leda till rättstekniskt oklara riktlinjer samt omständigheterna var alltför skiftande och avgörandet ofta måste bero av en politisk värdering. Hellner avvisade därför en hänvisning till en skönsmässig bedömning av regressfrågorna. Vad åter angick Strahls förslag kritiserade han de speciella regler som tog sikte på regresskrav av preventionshänsyn. Bl. a. avhöll många faktorer – kostnaderna, konkurrenshänsyn, svårigheten att indriva utdömda belopp – försäkringsbolagen att utöva regress mot privatpersoner, och det var svårt att utnyttja sakförsäkringen, med dess primära syfte att skydda de skadelidande, för detta helt främmande ändamål. Inte heller som medel att lindra skadeståndsansvaret fyllde en begränsning av regressrätten mer än en ringa del av behovet, eftersom ansvaret kvarstod oberört i alla fall där försäkring saknades eller underförsäkring förelåg. Det fanns vidare inte något skäl att strängt skilja regress med prevenerande syfte från regress för att överflytta skador, eftersom båda motiveringarna ibland kunde få betydelse.

Hellner kom på detta sätt fram till att två vägar skulle stå öppna för att utforma regressreglerna. Den ena var att radikalt slopa alla regresser utom sådana som kunde såsom jämställda med straff inlemmas i det kriminalpolitiska systemet samt sådana som direkt kunde konstateras ha ekonomisk betydelse. Mot detta alternativ talade dock dels svårigheten att avväga, vilka regresser som var av det senare slaget, dels att skillnaden mellan fall, där försäkring tecknats, och övriga fall skulle bli alltför stor. Hellner föredrog därför det andra alternativet: att i princip låta regressen följa skadeståndsansvaret och utesluta regress endast där detta var särskilt betingat av försäkringshavarens intressen, men samtidigt tillåta att regressen genomgående täcktes av ansvarsförsäkring. Till förmån för denna lösning framhölls särskilt den rättstekniska enkelheten i att samma ansvarssystem gällde vare sig försäkring förelåg eller ej. Genom att för varje särskild situation endast ett skadeståndsgrundande handlingssätt kom i fråga, kunde skadeståndets moralbildande verkan utnyttjas. Vid sådana större skador där en regress lönar sig kunde skadan överflyttas på den verksamhet som orsakade den, oavsett skadeståndsansvarets karaktär. Också problemet med självförsäkring skulle falla bort. De onödiga regresserna skulle enligt Hellners mening inte bli fler än tidigare, och regressansvaret var inte särskilt betungande bl. a. med hänsyn till ansvarsförsäkringens utbredning. Ville man effektivt lindra skadeståndsansvaret och samtidigt undgå diskrepanser mellan olika skadefall, ansåg Hellner den första och bästa metoden vara att förändra själva skadeståndsreglerna; endast därigenom påverkade man ansvaret, då ingen

försäkring fanns, och undgick svårigheten att vid utformningen av principerna och i rättstillämpningen skilja mellan faktiskt gällande försäkring, avsiktlig självförsäkring, underlåtenhet att försäkra, där detta borde ha skett, och underlåtenhet att försäkra som inte läggs den skadelidande till last.

1.4 1958 års förslag

Det förslag till ändring av 25 § som lades fram år 1958 byggde på en utredning i nordiskt samarbete. Enligt förslaget skulle paragrafen få följande lydelse:

25 §

1 mom. Vid skadeförsäkring inträder, under villkor varom nedan sägs, försäkringsgivaren i försäkringshavarens rätt att kräva skadestånd, i den mån skadan omfattas av försäkringen och varder ersatt av försäkringsgivaren.

Där återkrav göres gällande mot den som icke själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet, äge rätten med beaktande av skadeorsaken och omständigheterna i övrigt bestämma, att återkravet skall bortfalla eller nedsättas, om det finnes kunna ske utan åsidosättande av försäkringsmässiga hänsyn.

Förbehåll, som strider mot andra stycket, må ej åberopas av försäkringsgivaren.

2 mom. Vid liv-, olycksfalls- eller sjukförsäkring äge försäkringsgivaren ej av den som framkallat försäkringsfallet, eller eljest i anledning därav är pliktig att gälda skadestånd, återkräva vad han utgiver.

Där försäkringsgivaren förbundit sig att ersätta verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter eller förluster, äge försäkringsgivaren dock samma rätt som i 1 mom. sägs.

Vid försäkring, som för anställd tecknas av arbetsgivaren, äge ock försäkringsgivaren att i fråga om förtidspension eller annan periodisk förmån till honom göra förbehåll om rätt till återkrav enligt vad i 1 mom. sägs.

3 mom. Skadelidande äge ej mot den skadeståndsskyldige bättre rätt än försäkringsgivaren för vad som omfattas av skadeförsäkring eller av liv-, olycksfalls- eller sjukförsäkring, i den mån sådan försäkring enligt vad ovan sagts är att bedöma såsom skadeförsäkring.

4 mom. Den som måste antagas hava med hänsyn till omfattningen av sina intressen underlåtit att taga skadeförsäkring, äge ej rätt till skadestånd i vidare mån än försäkringsgivaren, om försäkring funnits.

I 6 kap. strafflagen skulle vidare införas en 9 § med denna lydelse:

Om begränsning av rätten till skadestånd, när försäkring föreligger eller den skadelidande underlåtit att taga försäkring, är särskilt stadgat.

Rörande skadeförsäkring innebar alltså detta förslag, att regressanspråk under alla omständigheter skulle få framställas mot den som själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, medan i andra fall skulle ske en skönsmässig bedömning framför allt med beaktande av försäkringsmässiga hänsyn. – Regleringen byggde i huvudsak på följande tankegångar.

För dem som kan bli skadeståndsskyldiga innebar det ett stort osäkerhetsmoment att försäkringsgivaren efter gottfinnande kunde göra förbehåll om regressrätt i försäkringsavtalet. Detta var också principiellt otillfredsställande. En tvingande reglering var motiverad. Det var vidare angeläget att de nordiska reglerna på området gjordes mera likartade. Särskilt den tvingande danska regleringen, där domstolarna hade frihet att jämka regressansvaret efter en skönsmässig bedömning (se ovan 2.1), ansågs ha stort intresse i sammanhanget.

I förslagets motiv utvecklades hur en sådan bedömning borde ske enligt den nya bestämmelsen. Vid den avvägning, som här fick ske mellan de skadeståndsskyldigas intresse och försäkringsmässiga hänsyn, kunde försäkringsgivarna själva, lämpligen genom en samarbetsnämnd, klarlägga de synpunkter av betydelse som borde komplettera uttalandena i motiven. Enligt utredningsmannens mening måste av preventiva skäl regress medges i viss utsträckning. I övrigt borde göras en bedömning, om skadan till sin typ var sådan att försäkringen rimligen borde slutligt bära risken för den. Det ekonomiska ansvaret borde ibland läggas på viss verksamhetsgren, som vållar kostnad, när det ur premiesynpunkt var av någon betydelse för försäkringskollektivet. Här nämndes skador orsakade av sjöfart, lufttrafik, järnvägstrafik, motorfordonstrafik, elektriska anläggningar och andra verksamheter förbundna med särskilda risker samt industriella immissioner. Stat och kommun skulle vid verksamhet, som närmast motsvarade enskild, jämställas med privata företag. Däremot skulle den enskilde inte bära regressansvar på grund av alldaglig oförsiktighet eller ouppmärksamhet. I kontraktsförhållanden borde regress föreligga, när en huvudförpliktelse av affärsmässig natur åsidosatts, medan fall då en kontraktspart brustit i fråga om en biförpliktelse borde bedömas liksom skada i utomobligatoriska förhållanden. – I de situationer där regressansvar ansågs böra förekomma skulle jämkning kunna ske, främst med hänsyn till ansvarets ekonomiska konsekvenser för den skadeståndsskyldige men även med beaktande av skadeståndsskyldighetens grund.

Vad åter angick liv-, olycksfalls- och sjukförsäkring framgår av den föreslagna lagtexten, att motsvarande åtskillnad som enligt gällande rätt skulle göras mellan ersättning ur summaförsäkring och ersättning som utges enligt skadeförsäkringsprinciper. I det förra fallet saknades regressrätt (utom i det fall som angavs i 2 mom. 3 st.), medan i det senare samma reglering skulle gälla som i fråga om skadeförsäkring.

Bestämmelsen i 3 mom. innebar att inte bara regressrätten utan också skadeståndsskyldigheten inskränktes, när den skadelidande kunde erhålla ersättning enligt skadeförsäkringsprinciper ur försäkringen.

Slutligen innehöll 4 mom. i förslaget en betydelsefull, helt ny reglering angående ansvar mot självförsäkrare ("den som måste antagas hava med hänsyn till omfattningen av sina intressen underlåtit att taga skadeförsäkring"), dvs. närmast staten samt vissa större kommuner och storföretag. Dessa skulle inte bli bättre ställda än försäkringsbolaget hade varit, om de hållit försäkring. Tanken var att de under alla omständigheter skulle få slutligen bära samma skaderisker, antingen försäkring tecknats

eller ej. För att bedöma om självförsäkring förelåg skulle man i första hand göra en jämförelse med praxis beträffande försäkring av motsvarande risker inom privat verksamhet.

Ungefär samtidigt lades förslag, som väsentligen stämde överens med det svenska, fram i Danmark, Finland och Norge.

1.5 Remissyttranden över 1958 års förslag

Över förslaget avgavs yttranden av försäkringsinspektionen, länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Kronobergs, Göteborgs och Bohus samt Jämtlands län, överståthållarämbetet, föreningarna Sveriges häradshövdingar och Sveriges stadsdomare, Sveriges advokatsamfund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Landsbygdens Brandförsäkringsaktiebolags förening (Landsbygdens Försäkringsbolag), Sjöassuradörernas förening och Försäkringsanstalten Samarbete (Folksam). Förslaget fick ett i stort sett kritiskt mottagande. Endast de fem länsstyrelserna förklarade sig tillstyrka det eller lämna det utan erinran. Också Föreningen Sveriges häradshövdingar ställde sig i stort sett positiv till förslaget. Detta avstyrktes däremot uttryckligen av försäkringsinspektionen, överståthållarämbetet, föreningen Sveriges stadsdomare, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Landsbygdens Försäkringsbolag, Sjöassuradörernas förening och Folksam.

Den kritik som framfördes kan sammanfattas på följande sätt. Två huvudinvändningar mot förslaget betonades av de allra flesta remissinstanserna. Dels ansågs förslaget innebära skadeståndsrättsliga nyheter, vilkas konsekvenser inte kunde överblickas; dessa borde därför anstå tills en allmän översyn gjordes av skadeståndsrätten. Dels framhölls med skärpa det osäkra rättsläge och de svårigheter för domstolarna som kunde väntas bli följden av lagtextens vaga avfattning och motivens hänvisningar till en skönsmässig bedömning. Från flera håll – bl. a. från Svenska försäkringsbolags riksförbund – framhölls att tillämpningen av lagstiftningen inte borde grundas på uttalanden av en sådan samarbetsnämnd som utredningsmannen förordat. Enligt föreningen Sveriges stadsdomare kunde det skapa misstro mot regleringen, om försäkringsgivarens synpunkter på detta sätt blev normgivande för utvecklingen. Bl. a. riksförbundet och Folksam framhöll att det inte fanns tillräckliga skäl för en tvingande reglering av regressrätten, då inte något missbruk av avtalsfriheten kunde konstateras och förslaget ändå inte var så utformat att det garanterade en enhetlig tillämpning i de nordiska länderna. Rörande regressrättens utsträckning ville riksförbundet fästa särskild vikt vid synpunkten, att den skadelidande inte tecknat försäkring för att skydda den skadeståndsskyldige och att ett försäkringskollektiv inte skulle betala högre premier av sådan anledning. – Sveriges advokatsamfund förordade rentav för sin del, i anslutning främst till Hellners förut (i 1.3) berörda uttalanden, att regressrätt i princip borde finnas, så snart skadeståndsansvar förelåg, och betonade vikten att oinskränkt regressrätt gällde för sjö- och transportförsäkringens del. Denna sistnämnda synpunkt underströks

särskilt av Sjöassuradörernas förening, vilken förordade ett klart undantag för dessa försäkringsformer i lagen. Föreningen Sveriges stadsdomare ansåg för sin del att regressrätt bara borde tillåtas vid uppsåt och grov vårdslöshet samt då regress erfarenhetsmässigt visat sig ha någon praktisk betydelse, dvs. vid sjö-, luft- och transportförsäkring.

Flera remissinstanser, särskilt Sveriges advokatsamfund och Svenska försäkringsbolags riksförbund, ägnade vidare förslaget en ingående detaljkritik.

Förslaget kom inte att läggas till grund för lagstiftning. Inte heller de motsvarande förslagen i övriga nordiska länder har kommit att genomföras.

1.6 Uttalanden vid skadeståndslagens tillkomst

Då förslaget till skadeståndslag i mars 1971 remitterades till lagrådet, tog departementschefen också upp frågan om försäkringsgivares regressrätt och vissa närliggande problem.[1] Han utgick därvid från uppfattningen att vid sakskada – liksom då det gällde personskada – direkt försäkring på de skadelidandes sida är ett ersättningssystem som från de flesta synpunkter är överlägset det skadeståndsrättsliga systemet. Härvid torde han främst ha haft i sikte, att den direkta försäkringen bäst tillgodoser det konkreta ersättningsbehovet, inte medför några hårda konsekvenser för skadevållaren, ger ersättning oberoende av dennes betalningsförmåga samt medför klarare normer för ersättningsskyldigheten och bl. a. därigenom är billigare att administrera. Man borde därför enligt hans mening eftersträva att sakförsäkring vann ökad utbredning och att de försäkringsrättsliga reglerna utformades så, att sociala rättvise- och trygghetssynpunkter tillgodosågs utan att intresset att förebygga skador eftersattes; samtidigt borde tillgängliga resurser utnyttjas på ett rationellt sätt samt sakförsäkringens administration bli smidig och så billig som möjligt. Målet borde vara en så hög procentuell täckning genom sakförsäkring av praktiskt betydelsefulla skaderisker, att man från sociala och nationalekonomiska synpunkter inte behövde nämnvärt bekymra sig för de sakskador som inte ersätts genom sakförsäkring. En skadeståndsrättslig reform som här kunde bli aktuell var att den skadelidandes rätt att kräva skadestånd främst vid skador, som i trafiken tillfogas transportmedel av olika slag, skulle begränsas eller rentav uteslutas; därigenom skulle lagstiftaren ge klart uttryck för tanken att riskerna i fråga borde täckas genom sakförsäkring. – I enlighet med detta synsätt på skadeförsäkringens funktion ansåg departementschefen, att skadeförsäkringsgivare i princip inte skulle ha regressrätt, om också avsteg härifrån kunde motiveras av speciella förhållanden inom vissa grenar av skadeförsäkringen. Dessa synpunkter hade endast till viss del blivit tillgodosedda i 1958 års betänkande. Departementschefen framhöll att de övriga nordiska länderna visat ringa intresse för en reform på grundval av de nordiska utredningsförslagen och sade sig i väsentliga stycken dela den kritiska inställning till förslaget som framförts under remissbehandlingen.

[1] Se om det följande Prop. 1972: 5 s. 96 ff, 108 f; jfr de allmänna synpunkterna s. 85 ff.

Han var därför inte beredd att förorda en lagstiftning på grundval av betänkandet. Däremot föreslogs en bestämmelse i 3: 6 SkL om jämkning av skadestånd på grund av försäkringsförhållandena, vilken har viss betydelse för regressrätten; den skall strax närmare behandlas (se 1.7).

Kort efter det att lagförslaget remitterats till lagrådet meddelades skadeståndskommittén de tilläggsdirektiv som inledningsvis omtalats.

Departementschefens uttalanden mötte inga egentliga erinringar vid lagförslagets fortsatta behandling. Det kan nämnas att lagrådet förklarade sig vilja något bestämdare än departementschefen understryka värdet från allmän synpunkt av skadeståndsskyldighet för den som skadar och förstör egendom; lagrådet framhöll som angeläget att preventionssynpunkten inte förbisågs vid fortsatt lagstiftning.[1] – Vid riksdagsbehandlingen uttryckte lagutskottet för sin del en viss förståelse för den tvekan som kommit till uttryck i några motioner inför tankarna att låta den på gamla anor byggda skadeståndsrätten avsevärt minska i betydelse men fann inte anledning att ta ställning till de riktlinjer för det fortsatta reformarbetet som propositionen innehöll.[2] Utskottets uttalande var allmänt hållet och berörde inte särskilt sakskadorna.

Också i vissa senare lagstiftningsärenden – vid tillkomsten av de nya reglerna om skadestånd vid personskada m. m. (SFS 1975: 404) och i motiven till det framlagda förslaget till trafikskadelag – har förekommit uttalanden av intresse för regressrättens del. De skall beröras i kommitténs senare diskussion; här skall bara nämnas att inställningen närmast var att kommitténs utredning av regressfrågorna inte skulle föregripas.

1.7 Jämkning av principalansvar m. m. på grund av försäkringar eller försäkringsmöjligheter

Här finns skäl att närmare uppmärksamma en regel i SkL som kan sägas direkt anknyta till det allmänna synsätt som departementschefen utvecklat vid lagens tillkomst. I 3: 6 föreskrivs att ersättning enligt 3: 1 eller 3: 2 för sakskada kan jämkas, "om det är skäligt med hänsyn till föreliggande försäkringar eller försäkringsmöjligheter". Denna regel, som saknar motsvarighet i de betänkanden varpå lagen byggde, motiverades på i huvudsak följande sätt i propositionen.[3]

Lagens nya regler om utvidgat principalansvar borde inte strida mot den principiella målsättning beträffande reglerna om skadestånd för egendomsskada som departementschefen tidigare utvecklat och med allmänt vedertagna värderingar. Som nämnt ansåg departementschefen att regressrätten borde begränsas, liksom rätten till skadestånd för självförsäkrare och för dem som i strid med vedertagna handlingsnormer underlåtit att skydda sig genom försäkring. Regressrätten skulle visserligen utredas av skadeståndskommittén, och utredningsarbetet borde inte föregripas. Men i den mån grundtankarna i 1958 års betänkande och riktlinjerna för den kommande utredningen kunde sägas vara uttryck för en redan allmänt vedertagen uppfattning om förhållandet mellan skadestånd och försäkring och om de båda ersättningssystemens funktion var

[1] Prop. 1972: 5 s. 621.

[2] LU 1972: 10 s. 131 f.

[3] Se om det följande Prop. 1972: 5 s. 228 ff.

det rimligt att möjlighet gavs att tillämpa de nya skadeståndsreglerna i överensstämmelse med denna uppfattning. – Departementschefen erinrade vidare bl. a. om den restriktiva regresspraxis som rådde inom de flesta grenar av sakförsäkringen och om en gällande regressöverenskommelse mellan försäkringsbolagen (se härom nedan 3.1) samt framhöll, att det torde vara en utbredd uppfattning att en självförsäkrare borde ha motsvarande ställning som en försäkringsgivare skulle ha haft, om försäkring tecknas. Enligt departementschefen fick regresspraxis anses ge uttryck för uppfattningen att när en skada var täckt av sakförsäkring den skadelidande i första hand borde vända sig mot försäkringen, inte mot den skadeståndsskyldige för att få ersättning. Han fortsatte så:

Den ordning i stort som råder f. n. i fråga om försäkringsgivarnas utövande av regress ger knappast anledning till några vägande invändningar. Från den synpunkten kan det synas onödigt att i detta sammanhang införa regler som gör det möjligt att begränsa återkravsrätten inom området för de nya principalansvarsreglerna. Men för det första är regresspraxis inte enhetlig. Den är t. ex. betydligt mindre restriktiv inom sjö- och transportförsäkringen. Vidare kan man inte utesluta att det i enstaka fall görs avsteg från vad som annars tillämpas, bl. a. när skadeförsäkringsgivaren är ett utländskt försäkringsbolag. Det är slutligen ovisst vilken praxis som kan komma att utbildas i framtiden på grundval av de överväganden i frågan som redan nu är aktuella.

Det finns ytterligare ett skäl att överväga regler som möjliggör en nyanserad tillämpning av de nya principalansvarsreglerna. Objektsförsäkring har visserligen som nämnt stor utbredning. Men även bortsett från självförsäkring förekommer det inte sällan att det saknas försäkringsskydd för egendom som normalt hålls försäkrad eller att försäkringsskyddet är betydligt mindre omfattande än som är vanligt. Det kan bero på slarv, förbiseende eller medvetet risktagande. Visserligen finns det knappast några allmänt erkända normer för i vilken utsträckning en person bör hålla sin egendom försäkrad. Men på vissa områden är objektsförsäkring så utbredd, t. ex. när det gäller brandförsäkring av byggnader, att underlåtenhet att hålla ett rimligt försäkringsskydd allmänt torde uppfattas som ett så anmärkningsvärt avsteg från normala handlingsmönster att vederbörande får skylla sig själv. För sådana fall är det önskvärt att underlåtenheten att utnyttja försäkringsmöjligheterna tillåts inverka på rätten att kräva skadestånd enligt de nya principalansvarsreglerna, oavsett om skadeståndet skulle bli oskäligt betungande för den skadeståndsskyldige arbetsgivaren.

Av sådana skäl ansåg departementschefen att en möjlighet borde finnas att jämka principalansvaret av försäkringsmässiga skäl. Det väsentliga skulle vara att förluster genom skadefall i möjligaste mån borde slås ut på ett kollektiv.

Att döma av motiven bör jämkningsregeln i stora drag tillämpas på följande sätt.[1] (När det i fortsättningen talas om "principal", avses såväl privata arbetsgivare som det allmänna.)

a. Den skadelidande har sakförsäkring, och full regressrätt har förbehållits i försäkringsvillkoren

Om principalen har ansvarsförsäkring som helt täcker ersättningen, har försäkringsgivaren full regressrätt (bortsett från att regressöverenskom-

[1] Jfr Nordenson – Bengtsson – Strömbäck s. 144 ff.

melser mellan försäkringsbolagen kan inskränka denna rätt).

Om principalen visserligen tecknat sådan ansvarsförsäkring som får anses normal för hans verksamhet men denna gjort undantag för skador av det aktuella slaget eller åtminstone inte täcker ersättningskravet helt, kan däremot ersättningen jämkas enligt 3: 6, så att vad som inte betalas av ansvarsförsäkringen får stanna på sakförsäkringen. På samma sätt skall bedömas situationen, när principalen ursäktligt underlåtit att teckna ansvarsförsäkring. Om principalen är självförsäkrare – det är t. ex. fråga om statens ansvar – har försäkringsgivaren regressrätt upp till det belopp som kunnat täckas med ansvarsförsäkring, medan ersättningen därutöver i regel skall stanna på försäkringsgivaren. Ifall en principal försummat att teckna sådan ansvarsförsäkring som varit rimlig och normal för hans verksamhet, t. ex. när en större företagare avsiktligt underlåtit att skydda sig med ordinär företagsförsäkring, skall också regressrätt föreligga så långt denna normala försäkring skulle ha skyddat principalen.

Av regelns konstruktion följer, att den försäkrade skadelidande inte får bättre rätt än försäkringsbolaget om han avstår från att utnyttja sin försäkring och i stället vänder sig med sina ersättningskrav mot den skadeståndsskyldige.

b. Den skadelidande har sakförsäkring, och 25 § FAL gäller för försäkringen

Här saknar 3: 6 SkL betydelse, eftersom 25 § FAL i sin lydelse efter 1972 utesluter regressrätt vid ansvar som endast grundas på 3: 1 eller 3: 2 SkL.

c. Den skadelidande är självförsäkrare, och risken hade kunnat täckas genom sakförsäkring

I detta fall behandlas den skadelidande helt på samma sätt som försäkringsbolaget enligt fall *a* ovan. Skadeståndskrav kan alltså framställas, i den mån en sådan ansvarsförsäkring som principalen tecknat eller bort teckna (eller, såsom självförsäkrare, avsiktligt underlåtit att teckna) täcker skada av den aktuella typen.

d. Den skadelidande har försummat att teckna sådan sakförsäkring, som får anses normal och rimlig i hans verksamhet (t. ex. brandförsäkring på fastighet)

Till den del ersättningen omfattas av ansvarsförsäkring som principalen tecknat, äger den skadelidande kräva fullt skadestånd. Om däremot principalen haft normal ansvarsförsäkring, som ej (helt) täcker skadeståndet, kan detta jämkas enligt 3: 6; närmare riktlinjer för jämkningen framgår inte av motiven. På samma sätt bedöms också här fallet, att principalen ursäktligt underlåtit att teckna ansvarsförsäkring som skulle skyddat honom. När principalen är självförsäkrare, torde jämkning också här vara möjlig ned till det belopp som skulle ha kunnat täckas genom

ansvarsförsäkring, men inte heller i detta fall ger motiven någon klar ledning. Ifall principalen försummat att teckna sådan ansvarsförsäkring som man kunnat begära att han skulle hålla, lär den skadelidande oftast kunna kräva skadestånd upp till det belopp som ansvarsförsäkringen skulle ha ersatt, men därutöver torde skadeståndet jämkas.

e. Den skadelidande har ursäktligt underlåtit att teckna sakförsäkring

Någon jämkning enligt 3:6 är ej möjlig i detta läge.

Jämkning enligt den här behandlade bestämmelsen är möjlig också i *kontraktsförhållanden*, men i motiven understryks att man inte får åstadkomma en riskfördelning mellan parterna som står i strid med avtalets förutsättningar eller grunderna för de avtalsrättsliga regler som gäller för kontraktstypen i fråga. Sålunda anses skadeståndet inte kunna jämkas för en lagerhållare, vars arbetstagare vållat skada på förvarad egendom som ägaren försäkrat, inte heller vid skada vållad på transporterat gods. – Det lär vidare inte vara uteslutet att tillämpa jämkningsregeln inom området för skadeståndsrättslig *speciallagstiftning* om principalansvar i utomobligatoriska förhållanden, men man får inte komma i konflikt med uttryckliga lagregler om ansvarets omfattning eller med grunderna för lagstiftningen. Av denna anledning lär bl. a. sjölagens bestämmelser om redaransvarets begränsning inte få åsidosättas genom att ansvaret enligt 8 § sjölagen sätts ned med stöd av 3:6 SkL under gällande begränsningsbelopp.

I detta sammanhang kan nämnas att den skadelidandes försäkringar eller försäkringsmöjligheter däremot inte utgör några självständiga skäl för att nedsätta skadeståndet enligt den år 1975 införda allmänna regeln i 6:2 om jämkning av oskäligt betungande skadestånd. En annan sak är att vid skälighetsbedömningen enligt denna paragraf viss hänsyn får tas till den skadelidandes behov av skadeståndet, varvid bl. a. en skadeförsäkring påverkar bedömningen.[1]

1.8 Speciella fall där möjligheten till sakförsäkring inskränker skadeståndsansvaret

Tanken att skadeståndsansvaret skulle inskränkas på grund av den skadelidandes försäkringsmöjligheter har också satt sin prägel på ett par lagrum i jordabalken.

I 12 kap. 24 § JB föreskrivs, att hyresgästen är skyldig att ersätta skada på lägenheten med vad därtill hör när skadan uppkommit genom hans eget vållande eller genom vårdslöshet eller försummelse av någon som hör till hans hushåll eller gästar honom eller av annan som han inrymt i lägenheten eller som där utför arbete för hans räkning. Från denna regel görs emellertid undantaget, att hyresgästen för brandskada "som han själv icke vållat" är ansvarig endast om han brustit i den omsorg och tillsyn som han bort iakttaga. Regelns innebörd är att

[1] Se härom Prop. 1975:12 s. 139, 177.

hyresgästen endast svarar för eget vållande i dessa fall.[1]

Skälet för detta undantag, vilket på lagberedningens förslag infördes redan i lagen (1907:36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom (16 §), angavs vara att det stod hyresvärden öppet att genom försäkring trygga sig mot all skada genom brand och att anlitandet av denna skyddsåtgärd från hyresvärdens sida måste anses falla under vad vanlig omsorg påkallade; underlät han att begagna den, kunde därför sådant icke betraktas annorlunda än som en försummelse vars följder borde drabba honom själv men inte överflyttas på en annan.[2] – Regeln var dock från början dispositiv, medan den numera är tvingande för bostadslägenheter.[3]

Enligt 9 kap. 18 och 19 §§ JB gäller vid jordbruksarrende, att när byggnad eller annan anläggning skadas utan att anläggningen måste byggas om eller ersättas med en ny, arrendatorn skall avhjälpa skadan men, om han ej själv är vållande, har rätt att av jordägaren få ersättning för den nödvändiga kostnaden. Också denna regel bygger på tanken att det är i sin ordning att fastighetsägaren brandförsäkrar sina hus och att underlåtenhet i detta avseende utgör en försummelse som han bör bära risken för.[4]

[1] Se om regelns slutliga formulering NJA II 1968 s. 265.

[2] Se LB:s förslag till lag om nyttjanderätt till fast egendom, 1905, s. 213 f.

[3] Jfr 12:24 sista stycket JB.

[4] Jfr LB:s förslag 1905 s. 124 f, SOU 1968:57 s. 341 f.

2 Ansvarsfördelningen mellan solidariskt ansvariga; gällande rätt

2.1 Svenska lagregler

I 6 kap. 3 § SkL (före 1975 års lagändringar 5 kap. 6 §) stadgas att om två eller flera skall ersätta samma skada de svarar solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem. Bestämmelsen stämmer i sak med tidigare gällande rätt (6 kap. 5 § SL).

Det undantag som paragrafen upptar syftar på situationen att någon (några) eller alla av de ansvariga inte svarar fullt för skadan, eftersom skadeståndet har nedsatts (t. ex. med tillämpning av 2 kap. 2 eller 3 §, 3 kap. 5 eller 6 §, 4 kap. 1 § eller 6 kap. 1 eller 2 § SkL). Denna möjlighet har fått betydligt större praktisk betydelse med SkL. Om sålunda nedsättning har skett av skadeståndsskyldigheten för bara en av flera ansvariga, skall av naturliga skäl endast ett belopp motsvarande vad han har ålagts utge utdömas solidariskt. Ifall begränsning har skett i flera ansvarigas skadeståndsansvar, skall man däremot enligt motiven skilja mellan fallet, att begränsningen skett på grund av förhållanden på den skadelidandes sida – t. ex. vid medvållande – och fallet att skadeståndet nedsatts av hänsyn till den skadeståndsskyldige, som då det gäller barns ansvar. I det förra läget skulle ansvar åläggas solidariskt, så långt flera ansvarar för skadan, medan i det senare den skadelidande skulle tillåtas kumulera ersättningarna från de ansvariga så att han får full gottgörelse.[1]

I fråga om situationen, när flera skadevållare eller flera verksamheter medverkat till en skada men det är oklart hur stor del av skadan som var och en orsakat, lär numera gälla att varje medverkande anses som fullt ersättningsskyldig, möjligen med undantag för fall då medverkan från ett håll kan antas ha haft endast ringa betydelse för skadan. I övrigt torde alltså solidariskt ansvar föreligga för skadan i dess helhet.[2]

Någon allmän regel om den slutliga fördelningen av skadeståndsbördan mellan flera solidariskt ansvariga innehåller inte SkL. En bestämmelse av detta slag finns däremot upptagen i betänkandet Skadestånd I (SOU 1963: 33) av 1959 års skadeståndskommitté, vilket låg till grund för vissa delar av SkL. Kommittén föreslog där den bestämmelsen angående ansvaret för eget vållande att, om skadeståndsskyldighet åvilade två eller flera, vad som på grund därav utgavs skulle fördelas mellan de ansvariga inbördes "efter vad som finnes skäligt med hänsyn till grunden för

[1] Prop. 1972: 5 s. 589 ff.

[2] Hellner, Skadeståndsrätt 12.10 m. hänvisn. och Prop. 1973: 140 s. 54, 154.

skadeståndsansvaret och övriga omständigheter".[1] Regeln var avsedd att väsentligen lagfästa gällande rätt.[2]

Någon motsvarighet till denna bestämmelse kom emellertid inte att tas in i SkL, närmast med hänsyn till de outredda komplikationer som det skulle medföra, om en allmän regel skulle utvidgas till att avse också skadeståndsskyldighet på annan grund än eget vållande. Av sådana skäl ansågs inte tiden vara inne att generellt reglera frågan. I motiven underströks emellertid att de grundsatser om ansvarsfördelning som dittills tillämpats i icke lagreglerade fall skulle gälla också framdeles, tills en generell reglering kunde ske.[3]

SkL innehåller emellertid en särskild regel av stor betydelse i sammanhanget, nämligen bestämmelsen om arbetstagares ansvar i 4 kap. 1 §. Denna är tillämplig bl. a. i det praktiskt viktiga fall då en enskild eller offentlig arbetsgivare, som med stöd av 3 kap. 1 eller 2 § fått svara för skada som hans arbetstagare vållat i tjänsten, av denne vill återkräva ersättning som han har utgett. Paragrafen innebär att sådan regress är möjlig endast i den mån synnerliga skäl föreligger med hänsyn till handlingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning, den skadelidandes intresse och övriga omständigheter. Det skall alltså göras en skälighetsbedömning, om förhållandena i det enskilda fallet är sådana att arbetstagaren skall åläggas ansvar. – Efter samma grunder torde ansvaret fördelas mellan arbetsgivare och arbetstagare, om någon gång arbetstagaren själv betalar skadeståndet till tredje man och sedan återkräver beloppet av arbetsgivaren.[4]

I speciallagstiftning förekommer vissa lagregler som omedelbart tar sikte på regressrätten mellan flera ansvariga. De ger alla uttryck för tanken att den som svarar oberoende av eget vållande, enligt regler om principalansvar, culpaansvar med omkastad bevisbörda (presumtionsansvar) eller rent strikt ansvar, har rätt att åtminstone delvis kräva åter utgivet skadestånd av den som själv har vållat skadan. Vissa smärre modifikationer förekommer dock i denna huvudprincip.

11 § järnvägsansvarighetslagen (1886:7) föreskriver sålunda rörande skadestånd enligt lagen, att vad järnvägs ägare eller innehavare utgett denne ägde söka åter av den som vållat skadan, med visst undantag. Den som svarar på grund av regler om principalansvar eller strikt ansvar har alltså i princip regressrätt mot den som svarar på grund av styrkt vållande. – 11 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen) och 8 § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart (luftfartsansvarighetslagen) innehåller regressregler av samma innebörd beträffande ersättning, som ägare eller annan utgett enligt respektive lag.

Vid sidan härav förekommer i 5 § bilansvarighetslagen och 2 § luftfartsansvarighetslagen speciella bestämmelser om fördelningen av ansvaret i kollisionsfall mellan de ansvariga på båda sidor. När skadeståndsskyldighet föreligger enligt bilansvarighetslagen – alltså inte på grund av styrkt vållande hos den ansvarige – skall skadan slutligen fördelas efter en skälighetsbedömning. I rättspraxis lär fördelningen här i regel ske med hälften på varje sida, om inte särskilda skäl finns för annat.[5] Vid styrkt vållande på ena sidan skall hela ansvaret läggas på denna, medan vid vållande på båda sidor ansvaret fördelas väsentligen med hänsyn till vållandegraden. Av 11 § framgår att fördelningen mellan

[1] 7 § i kommitténs förslag till lag med allmänna bestämmelser om skadestånd.

[2] SOU 1963:33 s. 38.

[3] Prop. 1972:5 s. 176.

[4] Prop. 1972:5 s. 412.

[5] Malmaeus s. 43, Hellner, Skadeståndsrätt 14.6.

sidorna skall gälla oavsett regressregeln i denna paragraf. I 3 § föreskrivs en skälighetsbedömning också mellan ägare och förare, när båda svarar oberoende av styrkt vållande enligt lagen.[1] – Om bilansvarighetslagen såsom föreslagits upphör att gälla den 1 juli 1976, kommer enligt den nya trafikskadelagen andra fördelningsregler att tillämpas (se 11 nedan). – 2 § luftfartsansvarighetslagen hänvisar också till en skälighetsbedömning i kollisionsfall, men denna regel gäller inte i de praktiska situationer när ansvaret avser skada på person eller egendom som befordras med något av planen; då är lagens ansvarsregel över huvud taget inte tillämplig (se 2 § 2 st.)

I 233 § 2 st. sjölagen (1891: 35 s. 1), 12 § lagen (1902: 71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar (elanläggningslagen), 4 § lagen (1943: 459) om tillsyn av hundar och 47 § 1 st. lagen (1933: 269) om ägofred ges också regler om regressrätt för den som bär skärpt ansvar enligt respektive lag mot den som svarar på grund av eget vållande. I 220 § sjölagen finns särskilda bestämmelser om ansvarsfördelningen vid fartygssammanstötning, och elanläggningslagen innehåller i 9 § ett par speciella regler om ansvarets fördelning i särskilda fall. – 20 § atomansvarighetslagen (1968: 45) inskränker regressrätten för innehavare av atomanläggning som utgett ersättning enligt lagen (eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat) till att gälla fysisk person som orsakat skadan uppsåtligen eller den som genom skriftligt avtal med anläggningshavaren uttryckligen åtagit sig att svara för skadan. Om flera anläggningshavare ansvarar solidariskt, skall enligt 18 § 2 st. ansvarigheten mellan dem fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn till varje anläggnings andel i skadans uppkomst och övriga omständigheter.

Associationsrätten innehåller också en rad speciella stadganden om fördelningen mellan solidariskt ansvariga. Bl. a. kan nämnas 212 § lagen (1944: 705) om aktiebolag och 109 § lagen (1951: 308) om ekonomiska föreningar. – Fördelningsregler av en speciell typ förekommer i 90 och 91 §§ rennäringslagen (1971: 437).

I fråga om ansvarsfördelningens närmare innebörd har även 2 § lagen (1936: 81) om skuldebrev viss intresse. I 1 st. föreskrivs ett solidariskt ansvar, om skuldebrev är utfärdat av flera utan förbehåll om delad ansvarighet. Har någon av dem betalat gälden, får han enligt 2 st. kräva varje medgäldenär på dennes andel; om någon medgäldenär kommit på uppenbart obestånd, eller är hans vistelseort okänd, eller har betalning uteblivit 14 dagar efter det att medgäldenär krävts (eller krav på ändamålsenligt sätt avsänts till medgäldenären), är övriga ansvariga skyldiga att betala sin andel i bristen. Det är m. a. o. fråga om ett subsidiärt solidariskt ansvar. Bestämmelsen är sannolikt analogt tillämplig på fall av solidarisk skadeståndsskyldighet.[2]

2.2 Närmare om skälighetsbedömningen

Principen, att det avgörande för ansvarsfördelningen är den grund som föreligger för skadeståndsskyldigheten på ömse sidor, torde väsentligen stämma med inställningen enligt svensk rätt också i icke lagreglerade fall. Den som svarar oberoende av styrkt vållande – enligt regler om rent strikt ansvar eller s. k. presumtionsansvar – lär sålunda som huvudregel ha regressrätt mot den som själv är vållande till skadan.[3] Undantag anses

[1] Se härom Prop. 1972: 5 s. 442 ff.

[2] Rodhe § 24 vid not 35, 49, Nordenson – Bengtsson – Strömbäck s. 197.

[3] Hellner, Skadeståndsrätt 14.5, Karlgren s. 213.

dock möjligt när den senare hör till en kategori som endast svarar enligt allmänna skadeståndsregler (nu i SkL), medan den medansvarige bär ett skärpt ansvar.

Ett exempel ger NJA 1953 s. 144, där en bilist, som bar presumtionsansvar för en skada, jämlikt grunderna för 2 § bilansvarighetslagen ansågs ha regressrätt för halva det utgivna beloppet mot en stad, vilken brustit i sin aktsamhetsplikt som väghållare. Synbarligen innebar resonemanget, att en liknande fördelning av risken mellan parterna som enligt nämnda stadgande skulle ske vid medvållande av någon icke bilansvarig också skulle gälla i fråga om regressrätten.[1]

På motsvarande sätt anses traditionellt den som bär principalansvar enligt 3 kap. 1 § SkL i princip ha regressrätt mot den som svarar för eget vållande (om inte dennes ansvar lindras enligt 4 kap. 1 § SkL eller annan liknande regel).[2] Sannolikt får samma grundsatser anses gälla i fråga om statens eller kommuns regressrätt sedan ersättning utgetts enligt 3 kap. 2 § SkL.

När de skadeståndsskyldiga svarar på *samma* grund – enligt regler om ansvar för eget vållande, om principalansvar, om rent strikt ansvar etc. – sker en allmän skälighetsbedömning vid den slutliga fördelningen av ansvaret, varvid ett flertal omständigheter av olika slag beaktas. Rättspraxis är sparsam, och klara linjer är svåra att urskilja.

NJA 1937 s. 264 (plenimål) gällde regresskrav mot en av tre personer som svarade solidariskt på grund av uppsåtliga brott (egenmäktigt förfarande eller medverkan därtill) för en skada av 3 670 kr. jämte rättegångskostnader om ca 1 630 kr. HD förklarade att fördelningsfrågan skulle bedömas efter vad som var skäligt med avseende å omständigheterna, samt fann svaranden i målet skäligen böra svara bara för 600 kr. av skadan; härvid åberopades att han företagit den skadevållande åtgärden på anmodan av en av de medansvariga och i huvudsakligt syfte att tillvarata deras intressen samt att den omfattning skadan fått till stor del inte berott av honom.

I NJA 1953 s. 164 rörde det sig om fördelningen mellan kronan och en stad, när skada vållats vid en brandövning för vapenfria värnpliktiga av en instruktör, vilken tillhandahållits av staden men ansågs ha såsom arbetsledare företrätt även kronan. HD fann en lika fördelning skälig, varvid åberopades å ena sidan att instruktören var anställd hos staden och av staden ställts till förfogande för övningarna, å andra sidan att övningarna kommit till stånd på statligt initiativ och i övervägande grad tjänade ett statligt intresse.

NJA 1968 s. 387 gällde skador genom sprängningsarbete, för vilka dels byggherren (Stockholms stad), dels entreprenören ålagts rent strikt ansvar. Vid skälighetsbedömningen ansågs böra beaktas, förutom arten och omfattningen av entreprenaden, att entreprenören såsom självständig företagare utfört sprängningarna på stadens uppdrag och att sprängningsolyckan inträffat till följd av förhållanden som inte kunnat förutses; angivna eller andra omständigheter föranledde dock inte till att ansvaret borde läggas helt eller till större delen på ena parten, utan i brist på annan fördelningsgrund borde skadeståndet fördelas lika mellan parterna.

Denna rättspraxis kan möjligen motivera slutsatsen, att man vid ansvar på samma grund får räkna med en viss presumtion för delning efter huvudtalet i tveksamma fall. I varje fall vid ansvar för eget vållande torde skuldgraden på olika håll påverka bedömningen. Ibland kan hänsyn också

[1] Se härom Hellner a.st, Karlgren s. 213 f. Jfr även NJA 1956 s. 762.

[2] Prop. 1972:5 s. 119 f, 626 f.

tas till sådana omständigheter som i vems intresse den skadevållande handlingen närmast företagits samt om någon av parternas verksamhet i övervägande grad kan anses ha orsakat skadan; det är dock ovisst, om sådana faktorer spelar lika stor roll vid de skilda ansvarstyper som kan förekomma. – Ett avtal mellan de skadeståndsskyldiga kan självfallet påverka bedömningen i vissa fall, kanske även när inte fördelningen direkt regleras i avtalet (jfr NJA 1953 s. 164, NJA 1968 s. 387).[1] Också andra särskilda relationer mellan parterna, t. ex. när föräldrar och barn svarar solidariskt för ett av barnet vållad skada, kan tänkas få betydelse för skälighetsprövningen.[2] Rättsläget måste emellertid sägas vara i hög grad oklart, när det gäller betydelsen av olika faktorer för ansvarsfördelningen.

2.3 Utländsk rätt

Utomlands råder samma huvudprincip som i Sverige om solidariskt ansvar, då flera är skadeståndsskyldiga för samma skada. I fråga om den slutliga fördelningen av ansvaret varierar däremot lösningarna något. Här skall bara göras en kort översikt av de huvudregler som framträder i olika rättsordningar.

I *Danmark* saknas liksom i Sverige generella regler om uppgörelsen mellan solidariskt ansvariga. Man anser att vid culpaansvar på flera sidor skadan skall fördelas efter graden av skuld eller, om inte omständigheterna ger stöd för bestämd fördelning, delas lika – en princip som slagits fast i § 220 st. 2 søloven och anses ha en allmän räckvidd.[3] Utom till skuldgraden på ömse sidor anses man kunna ta hänsyn till bl. a. de skadevållande handlingarnas farlighet, däremot inte till parternas ekonomiska förhållanden (frånsett när regress från ansvarsförsäkring är inskränkt enligt 25 § FAL).[4]

Om en arbetsgivare svarar enligt den allmänna regeln om *principalansvar* i DL 3-19-2 för sin arbetstagares vållande, anses han ha full regressrätt mot den medansvarige arbetstagaren, såvida inte dennes ansvar är lindrat enligt särskild regel (t. ex. sølov § 67 och sømandslov § 53). Någon allmän motsvarighet till 4: 1 SkL förekommer alltså inte i dansk rätt, fast en regel om jämkning av arbetstagares ansvar har föreslagits.[5] Regressrätten mot arbetstagare lär f. ö. utövas sällan, bara vid uppsåt eller grov vårdslöshet hos arbetstagaren.[6] När i annat fall en ansvarig bär principalansvar, en annan culpaansvar lär fördelningen ske med hänsyn till skuldgraden; den förre ansvarige identifieras alltså med den skadevållare han svarar för.[7]

Rättsläget synes oklart när rent strikt ansvar föreligger på ena sidan; troligen föreligger då jämkat regressansvar för medansvarig som är skadeståndsskyldig enbart på grund av culparegeln, varvid hänsyn tas till skuldgraden.[8] Vid rent strikt ansvar på *båda* sidor anses utgångspunkten vara likafördelning, men man torde kunna avvika från denna princip bl. a. då skadan framstår som till övervägande grad orsakad av ena sidan.[9]

Även i *Norge* gäller ett solidariskt ansvar då flera är ersättningsskyldiga

[1] Jfr även Hellner, a.a. 14.4.

[2] Jfr Prop. 1972: 5 s. 176 f.

[3] Ussing s. 199, Vinding Kruse s. 385, 386 f, Jørgensen s. 281.

[4] Jørgensen a.st.

[5] Betaenkning nr 352.

[6] Se om det sagda Vinding Kruse s. 387 f, Jørgensen s. 279 ff. Jfr Ussing s. 200.

[7] Vinding Kruse s. 388.

[8] Vinding Kruse s. 389, Jørgensen s. 282. Jfr Ussing a.st.

[9] Vinding Kruse a.st., Jørgensen a.st.

för samma skada; om en av dem befinnes böra ha större ansvar än de övriga, svarar han ensam för det överskjutande (straffelovens ikrafttredelselov § 26 st. 1). Rörande regress mellan de skadeståndsskyldiga gäller följande regel (i st. 2 av nämnda paragraf):

"Retten avgjør under hensyn til den utviste skyld og omstendighetene for øvrig om den som har betalt erstatning eller opreisning kan gjøre krav gjeldende mot andre ansvarlige."

Regeln anses också tillämplig på fallet då en eller flera av de skadeståndsskyldiga svarar på objektiv grund.[1]

Som framgår av bestämmelsen skall regressens omfattning bestämmas skönsmässigt, varvid främst skuldgraden kommer i betraktande. Frågan om den strikt ansvarige skall ha full regressrätt mot den som svarar på grund av eget vållande är omstridd. Härskande mening synes emellertid vara att någon allmän regel om detta innehåll inte kan uppställas; man skulle också beakta de hänsyn som ligger till grund för ett strikt ansvar för mer eller mindre farlig verksamhet, något som kunde medföra att ibland den strikt ansvarige t. o. m. kunde få bära största delen av skadeståndet.[2] – Bland omständigheter som i övrigt får beaktas räknas även parternas ekonomiska förhållanden, något som har stöd också av motiven. Vad detta närmare innebär är emellertid oklart; sannolikt skall bl. a. föreliggande ansvarsförsäkring påverka regressen inte bara när 25 § FAL är tillämplig på återkrav från försäkringsgivaren utan även i vissa andra fall.[3]

I § 2–3 lov om skadeserstatning förekommer en särskild bestämmelse angående regress mellan arbetsgivare, som bär principalansvar för sin arbetstagares vållande, och arbetstagaren. Arbetsgivarens regressansvar inskränks till vad som "finnes rimelig under hensyn til utvist adferd, økonomisk evne, arbeidstakerens stilling og forholdene for øvrig". Har arbetstagaren själv ersatt skadan, får han återkräva vad arbetsgivaren enligt det nu sagda bör bära i förhållande till honom.

Den *finländska* skadeståndslagen av 1974 innehåller i 6 kap. 2 § en regel om solidariskt ansvar som i det väsentliga motsvarar den svenska bestämmelsen i 6:3 SkL. Rörande fördelningen mellan de solidariskt ansvariga föreskriver 6 kap. 3 § i den finländska lagen följande:

Mellan de skadeståndsskyldiga skall skadeståndsbeloppet fördelas enligt vad som prövas skäligt med hänsyn till den större eller mindre skuld, som ligger envar skadeståndsskyldig till last, den fördel skadefallet måhända medfört och övriga omständigheter.

Den som erlagt skadestånd utöver sin egen andel har rätt att av envar av de övriga skadeståndsskyldiga erhålla vad han för dennes del betalt. Har någon av de skadeståndsskyldiga uppenbarligen kommit på obestånd eller är hans vistelseort okänd, skall envar av de övriga skadeståndsskyldiga betala sin andel av bristen.

Utom de i 1 st. nämnda faktorerna lär bl. a. ett föreliggande avtalsförhållande kunna inverka på ansvarsfördelningen, däremot inte parternas ekonomiska förhållanden. Det anses inte givet att en strikt ansvarig alltid har regress mot en medansvarig som svarar på grund av vållande.[4] – I 4 kap. 3 §, jfr 1 §, skadeståndslagen förekommer en regel

[1] Kr. Andersen s. 400.

[2] Jfr Kr. Andersen s. 400 ff m. hänvisn., C. Smith i TfR 1961 s. 398 och NRt 1965 s. 1309.

[3] Se närmare Smiths diskussion a.a.s. 395 ff. Jfr om äldre rätt Stang s. 127 ff.

[4] Jfr om det sagda Saxén s. 325 f.

om arbetsgivares regress mot sin arbetstagare vilken väsentligen motsvarar den norska. Dessutom finns vissa avvikande regressregler i speciallagstiftning (t. ex. 198 § sjölagen).

Vad *tysk* rätt angår, gäller enligt § 840 1 st. BGB ett solidariskt ansvar för dem som ansvarar enligt lagens utomobligatoriska regler; dessa skulle vara "Gesamtschuldner". För sådana har i § 426 föreskrivits att de i förhållande till varandra är förpliktade till lika delar, såvitt inte något annat är bestämt. Det vanliga är emellertid att avvikande regler förekommer.

Till en början innehåller sålunda § 840 2 st. en särskild regel angående två typer av skadeståndsskyldighet: arbetsgivarens ansvar enligt § 831 för skador som anställda m. fl. medhjälpare rättsstridigt vållar och ansvaret enligt § 832 för uppsiktspliktig om minderårig eller psykiskt rubbad person som uppsikten avser rättsstridigt vållar skada. Båda dessa paragrafer stadgar ett culpaansvar med omkastad bevisbörda (presumtionsansvar), och § 840 2 st. föreskriver att om även skadevållaren är ansvarig för skadan, denne i förhållandet mellan de skadeståndsskyldiga är ensam ersättningsskyldig för denna. Vid detta presumtionsansvar skulle alltså full regressrätt föreligga mot den som vållat skadan genom rättsstridigt handlande. Undantag gäller dock när skadevållaren på grund av bristande tillräknelighet bara svarar enligt skälighet enligt § 829 BGB; då är det den uppsiktspliktige som i förhållande till skadevållaren ensam är skadeståndsskyldig.

I § 840 3 st. föreskrivs på liknande sätt full regressrätt för dem som svarar enligt en rad regler om skärpt skadeståndsskyldighet: innehavare av djur (§§ 833, 834), innehavare av byggnad eller anläggning eller den som åtagit sig underhålla byggnad (anläggning) i vissa fall (§§ 836–838). Är också en tredje man ansvarig för skadan, svarar denne ensam i förhållandet mellan de skadeståndsskyldiga. – En liknande ansvarsfördelning gäller också mellan ämbetsman och enskild bl. a. vid vissa fall av offentlig kontroll: den kontrollerade svarar ensam i förhållande till ämbetsmannen, ifall han vållat tredje man skada (§ 841).

Viktigare är att även grundtanken bakom den allmänna regeln om skadelidandes medverkan i § 254 anses kunna grunda en avvikelse från § 426. I § 254 föreskrivs att om den skadelidandes vållande medverkat vid skadans uppkomst, ersättningsskyldigheten och ersättningens storlek beror på omständigheterna, särskilt i vad mån skadan till övervägande del orsakats av ena eller andra parten. På motsvarande sätt resonerar man vid fördelningen mellan solidariskt ansvariga skadevållare, fastän inte § 254 är direkt tillämplig.[1] En rad andra bestämmelser i speciallagstiftningen, bl. a. rörande bilansvar (17 § Strassenverkehrgesetz), innehåller motsvarande princip. Den betraktas som tillämplig också i förhållandet mellan culpaansvar och strikt ansvar för farlig verksamhet.[2] Man har framhållit att reglerna i § 840 2 och 3 st. inte motiverar slutsatsen att den culpaansvarige generellt skulle få bära regressansvar mot den som svarar enligt en strängare regel; dessa bestämmelser skulle inte få tillämpas analogt.[3]

I *schweizisk* rätt regleras frågan om regress mellan solidariskt ansvariga

[1] Jfr Soergel–Siebert § 254 Anm. 20, § 426 Anm. 11, § 840 Anm. 13, Enneccerus–Lehmann § 95 I: 3, Larenz II s. 512, Palandt § 840: 3.

[2] Jfr Esser § 59 I: 2 och bl. a. BGZ 51, 275.

[3] Larenz s. 511 f.

av vissa bestämmelser som delvis berörts i det föregående (1.2). I OR art. 50, 1 st. föreskrivs ett solidariskt ansvar om flera personer gemensamt har vållat en skada. Sedan stadgas i 2 st. av samma artikel att det bestäms av domarens skön i vad mån dessa har regress mot varandra ("ob und in welchem Umfange die Beteiligten Rückgriff gegeneinander haben, wird durch richterliches Ermessen bestimmt"). Det avgörande anses här vara graden av skuld på ömse sidor, men också andra omständigheter, bl. a. i vems intresse handlingen företagits, kan inverka.[1] – Samma principer lär gälla i fall när man inte kan tala om gemensamt vållande till skadan utan flera skadevållare var för sig har medverkat till denna.[2]

Fallet då flera skadeståndsskyldiga svarar på olika rättsgrunder behandlas i OR art. 51, som stadgar:

"Haften mehrere Personen aus verschiedenen Rechtsgründen, sei es aus unerlaubter Handlung, aus Vertrag oder aus Gesetzesvorschrift dem Verletzten für denselben Schaden, so wird die Bestimmung über den Rückgriff unter Personen, die einen Schaden gemeinsam verschuldet haben, entsprechend auf sie angewendet.

Dabei trägt in der Regel derjenige in erster Linie den Schaden, der ihn durch unerlaubte Handlung verschuldet hat, und in letzter Linie derjenige, der ohne eigene Schuld und ohne vertragliche Verpflichtung nach Gesetzesvorschrift haftbar ist."

Bestämmelsen ger alltså en preciserad regel om fördelningen mellan dem som svarar på grund av eget vållande ("unerlaubte Handlung"), på grund av avtal och på grund av lagregler om ansvar oberoende av egen culpa. Att märka är emellertid att det bara är fråga om en huvudregel ("in der Regel"); också här anses det finnas möjlighet för domaren att bestämma fördelningen efter fritt skön, med avvikelse från den i artikeln angivna ordningen. Sådana avvikelser anses dock böra ske mycket återhållsamt; normalt torde den culpaansvarige i sista hand bära skadan, om det inte leder till obilliga konsekvenser i enskilda fallet.[3]

De typer av ansvar utan eget vållande som avses i paragrafen är i första hand vissa i OR reglerade s. k. Kausalhaftungen: arbetsgivarens ansvar för skada vållad av hans arbetstagare (OR 55; ett strängt presumtionsansvar), ansvar för innehavare av djur (OR 56, ett ansvar av liknande typ) och slutligen ansvar för ägare av byggnader och andra anläggningar, s. k. Werkhaftung (OR 58; ett närmast strikt ansvar för felaktig anläggning eller konstruktion eller bristfälligt underhåll). Vid vållande på ena sidan och "Kausalhaftung" på andra sidan anses den förra sidan böra bära skadan med direkt tillämpning av art. 51 2 st.; sådan regressrätt stadgas f. ö. uttryckligen för arbetsgivarens del mot den som "den Schaden gestiftet hat" (OR art. 55, 2 st.).[4] Föreligger vållande också på den sida som svarar enligt regeln om Kausalhaftung lär emellertid en fördelning ske efter skuldgraden.[5] Vid Kausalhaftung på båda sidor utan styrkt vållande på något håll fördelas ansvaret lika.[6]

Formellt är art. 51, 2 st. tillämplig också på ansvar på grund av speciallagstiftning om farlig verksamhet ("Gefährdungshaftung"). Här dominerar emellertid inte skuldtanken på samma sätt. Bl. a. kan nämnas att enligt reglerna om bilansvar – 60 § Strassenverkehrgesetz – en

[1] Oftinger I s. 293, von Tuhr – Siegwart s. 396 f, Oser – Schönenberger Art. 50 nr 10, Guhl s. 197.

[2] Oftinger I s. 293 f, 316, Oser – Schönenberger Art. 51 nr 18, Guhl a.st.

[3] Jfr Oftinger I s. 311, Oser – Schönenberger Art. 51 nr 6, 21 f, Guhl s. 197 f.

[4] Likn. regel i OR art. 56, 2 st. (regress mot den som retat djuret); se även art. 58, 2 st. (regress förbehålls mot andra som är ansvariga mot byggnadens etc. ägare).

[5] Oftinger I s. 323 f.

[6] Oftinger I s. 324, Oser – Schönenberger Art. 51 nr 19.

culpaansvarig som inte bär det skärpta ansvaret enligt lagen skall svara "für seinen Anteil den der Richter unter Würdigung aller Umstände bestimmt"; det tilläggs att vid ringa vållande domaren kan befria honom från ansvar, om omständigheterna rättfärdigar det. Här föreligger alltså inte ens något solidariskt ansvar. I övrigt skall enligt samma artikel skadan fördelas på de inblandade ansvariga "unter Würdigung aller Verhältnisse". Härvid anses visserligen regeln i OR art. 51 tjäna till ledning, men möjligheterna till avvikelse torde vara större vid bilansvar.[1] Man har framhållit i doktrinen att redan förverkligandet av den i speciallagstiftningen avsedda faran motiverar att den som svarar enligt denna lag bär större andel av skadan än vad en bedömning enligt art. 51 skulle medföra.[2]

Ifall flera skadeståndsskyldiga svarar enligt regler om skärpt ansvar i speciallagstiftningen utan skuld på någondera sidan, lär ansvaret fördelas lika om inte särskilda förhållanden leder till annat – bl. a. att huvudsakliga orsaken till skadan ligger på ena sidan.[3]

I *Frankrike* gäller också regler om solidariskt ansvar för flera skadeståndsskyldiga, som svarar för samma skada.[4] Vid ansvarsfördelningen mellan dem tar man – där inte ett kontraktsförhållande leder till annat resultat – framför allt hänsyn till skuldgraden, när vållande är styrkt hos alla de inblandade.[5] Svarar alla enligt regler om strängare ansvar, är tendensen att fördela ansvaret lika.[6] Föreligger vållande bara hos en medansvarig, medan andra bär skärpt ansvar, är rättsläget oklart; vissa avgöranden tyder på att den culpaansvarige skall stå för hela skadeståndet i sista hand, men man har också ansett en fördelning efter skälighet vara möjlig, varvid eventuellt förekomsten av försäkring skulle beaktas.[7]

I *England* är regress mellan solidariskt ansvariga tillåten enligt ett uttryckligt stadgande i sect. 6, Law Reform (Married Women and Tortfeasors) Act, 1935, där det föreskrivs:

"Where damage is suffered by any person as a result of tort (whether a crime or not) . . . any tortfeasor liable in respect of that damage may recover contribution from any other tortfeasor who is, or would if sued have been, liable in respect of same damage, whether as joint tortfeasors or otherwise."

Angående regressens omfattning stadgas vidare i samma paragraf:

"In any proceedings for contribution under this section the amount of the contribution recoverable from any person shall be such as may be found by the court to be just and equitable having regard to the extent of that person's responsability for the damage; and the court shall have power to exempt any person from liability to make contribution, or to direct that the contribution to be recovered from any person shall amount to a complete indemnity."

Vid fördelningen av skadeståndet anses man böra ta hänsyn till både skuldgraden och den omfattning vari handlingen kan anses ha orsakat skadan. Bl. a. lär en fördelning vara möjlig mellan den som är ansvarig för eget vållande och en medansvarig, som svarar strikt. Arbetsgivare som är skadeståndsskyldig för anställds vållande anses kunna återkräva hela

[1] Oftinger II: 2 s. 662 ff.

[2] Oftinger I bl. a. s. 317, 322 f, II: 2 s. 667 f, jfr Guhl s. 199.

[3] Jfr Oftinger II: 2 s. 675 ff, Guhl s. 199, von Tuhr – Sigwart s. 399.

[4] Se t. ex. Starck nr 774 ff, Mazeaud – Tunc nr 1958 ff.

[5] Starck nr 891, Mazeaud – Tunc nr 1973.

[6] Starck nr 892, Mazeaud – Tunc a.st.

[7] Starck nr 893 ff.

beloppet från sin oaktsamme anställde, såvida inte också han själv kan anses oaktsam. Om någon reduktion kan ske i regresskravet är oklart.[1] Möjligen kan över huvud taget viss hänsyn tas också till parternas ekonomi.[2]

[1] Jfr om det sagda Glanville Williams § 44 f, Street s. 477 ff, Fleming s. 640 f, Salmond s. 599 f.

[2] Jfr Fleming a.st.

3 Försäkringsbolagens regresspraxis

3.1 Kommitténs undersökning av praxis

Skadeståndskommittén försökte hösten 1972 skaffa sig en bild av försäkringsbolagens regresspraxis genom en rundfråga, som under 1973 kompletterades genom ytterligare förfrågningar hos vissa bolag. Formulären, som avfattades i samråd med kommitténs försäkringsexperter, innehöll dels vissa mera allmänt hållna frågor om bolagens praxis och inställning i stort till regressrättens utövande, dels mera speciella frågor där olika svarsalternativ angavs. Rundfrågan sändes till 23 svenska riksbolag och åtta utländska bolag med verksamhet i Sverige samt till Länsförsäkringsbolagens Aktiebolag, som i sin tur inhämtade uppgifter från lokala bolag inom Länsförsäkringsbolagens förening, och till Sjöassuradörernas förening. Svar inkom från 21 svenska riksbolag och 23 lokala bolag[1]; av dessa hade dock sju riksbolag och tre lokala bolag på grund av ringa erfarenhet inte några upplysningar att ge av intresse för undersökningen. Vidare svarade Sjöassuradörernas förening och fyra försäkringsgivare inom sjöförsäkringen; på de utländska försäkringsbolagens vägnar svarade Utländska försäkringsbolags förening, och dessutom lämnade två utländska bolag särskilda svar.

En närmare redogörelse för svaren finns intagen i en bilaga till betänkandet. Här skall bara anges vissa allmänna tendenser i praxis inom olika försäkringsgrenar som framgår av svaren; några längre gående slutsatser är knappast motiverade. Det bör framhållas att läget på vissa punkter kan ha förändrats sedan undersökningen företogs (se 3.2 nedan).

Sakförsäkring[2], *utom bil-, sjö- och transportförsäkring.* Bolagen förbehöll sig i *villkoren* vanligen full regressrätt mot den som är ansvarig för skadan. Regressrätten mot försäkringstagarens anställda eller, för hemförsäkringens del, hans familjemedlemmar inskränktes dock till skador vållade med uppsåt eller i berusat tillstånd (eller, enligt vissa villkor, med grov vårdslöshet). I en del försäkringar, mestadels med äldre villkor, anslöt man dock till regeln i 25 § FAL, något som särskilt förekom i åtskilliga lokala bolag. – Det syntes mycket sällsynt att ett bolag framställde återkrav på grund av en överlåtelse av den försäkrades skadeståndsfordran utan att regressen hade stöd i försäkringsvillkoren.

Genom en *regressöverenskommelse* rörande brand-, glas-, maskin-, resgods- och vattenledningsskadeförsäkring, vartill 21 bolag – riksbolag

[1] 21 av dessa svarade genom Länsförsäkringsbolagens AB.

[2] Ang. kommitténs användning av termen, se 4.1 nedan.

och utländska bolag – anslutit sig, begränsades vidare regressen mot ansvarsförsäkring till fall, där regressrätt förelåg enligt 25 § FAL och skadan uppgick till minst 1 000 kr. – Resultatet av denna överenskommelse var en betydande inskränkning av regressrätten vid ansvar enligt SkL (såvida inte grovt vållande förekommit). Bolag som var anslutna till överenskommelsen kunde här bara räkna med regressrätt mot staten, mot kommuner, företagare och privatpersoner som saknade ansvarsförsäkring samt mot ansvarsförsäkringsgivare som stod utanför regressöverenskommelsen (bl. a. de lokala bolagen).

Vad *regresspraxis* angår, kunde man konstatera en klar tendens att utöva regressrätt, när den ansvarige *skyddades av ansvars- eller trafikförsäkring* (utom då återkrav hindrades av regressöverenskommelsen).

Helt annorlunda tedde sig praxis då *ansvarsförsäkring saknades*. Mot *privatpersoner* regressade då bolagen tydligen sällan eller aldrig, när inte vållandet var grovt. Vid grov vårdslöshet hos den ansvarige syntes praxis variera avsevärt; vissa bolag regressade för hela skadan eller, när denna hade stor omfattning, med skäligt belopp, medan detta var sällsynt på andra håll. Om skadan vållats genom uppsåtlig brottslig gärning – då ju inte ansvarsförsäkring skyddar skadegöraren – torde det vara något vanligare med regress för hela skadan eller för skäligt belopp, men även i detta fall förekom det att bolagen underlät återkrav.

I fall där *småföretagare* utan ansvarsförsäkring vållat skadan med icke grov vårdslöshet föreföll det också ganska ovanligt att försäkringsbolagen regressade. När oförsäkrade *större företag* blev ansvariga för vållande hos arbetsledningen, tycktes däremot regressrätt oftast utövas, även om praxis växlade avsevärt.

När *staten* var ansvarig för skadan syntes bolagen (med undantag för några lokala bolag) alltid regressa. Bland statliga verksamhetsgrenar som här blev aktuella angavs särskilt ofta försvaret, vägväsendet och SJ (de två sistnämnda torde emellertid ha nämnts främst som föremål för regress från bilförsäkringen).

I fråga om regress mot *kommun utan ansvarsförsäkring* gällde väsentligen samma praxis.

Om *regresspraxis i särskilda fall* av intresse för utredningen kan nämnas följande; exemplen avsåg situationer där inte regressöverenskommelse gällde.

När den försäkrade egendomen var *omhändertagen* av företagare för yrkesmässig förvaring, transport, reparation eller annan behandling och skadan vållats med vanlig oaktsamhet, regressade man i allmänhet om företagaren var ansvarsförsäkrad; praxis varierade, när ansvarsförsäkring saknades. (Om sjö- och transportförsäkring, jfr nedan.)

På liknande sätt regressade man normalt mot ansvarsförsäkrad *entreprenör*, när den försäkrade fastigheten skadats vid entreprenadarbeten på denna genom vanlig oaktsamhet; var entreprenören oförsäkrad, syntes praxis variera.

Bolagen hade vidare skiftande inställning till regress mot oförsäkrad *granne*, då en försäkrad fastighet skadats genom verksamhet på grannens fastighet.

I fråga om regress mot oförsäkrad leverantör av lös egendom som skadat den försäkrade egendomen – m. a. o. vid *produktansvar* – förekom också växlande praxis, dock med viss övervikt för regress.

Regressrätt utövades i vissa bolag också mot oförsäkrad medkontrahent till den försäkrade, när medkontrahenten *åtagit sig att oberoende av vållande svara för skadan*. På åtskilliga håll syntes dock situationen ej ha fått aktualitet.

Man brukar anse att huvudsakligen två motiv kan föranleda ett försäkringsbolag att anställa regresskrav, trots de nackdelar detta kan medföra t. ex. i fråga om kostnader och minskad goodwill: ekonomiska skäl och preventionsskäl. Bolagens inställning till betydelsen av dessa regressanledningar gick delvis isär.

På de allra flesta håll regressade man av *ekonomiska hänsyn* åtminstone mot ansvarsförsäkringsgivare (om ej regressöverenskommelse hindrade det), stat och kommun, ofta också mot företagare som stod självrisk för skadeståndsansvar; i dessa fall beaktades helt naturligt regresskostnadens storlek i förhållande till kravet. Mot oförsäkrad privatperson regressade man synbarligen inte av ekonomiska motiv. I ett par bolag föreföll man benägen att utöva regressrätt väsentligen bara när ekonomiska skäl talade för detta, medan man på några andra håll, bl. a. från de utländska bolagens sida, inte ansåg sådana hänsyn spela någon roll inom nu aktuella försäkringsgrenar. Inom de lokala bolagen varierade också inställningen; flertalet regressade dock av ekonomiska skäl, varvid särskilt brandskador nämndes.

Regress av *preventionsskäl* utövade de flesta bolag vid uppsåtliga brott av olika slag, ibland också vid mera allvarlig vårdslöshet; synpunkten tycktes spela förhållandevis mindre roll för de lokala bolagens del. Regresskostnaden hade här mindre vikt, men om möjligheterna till återbetalning bedömdes som ringa i förhållande till kostnaderna avstod man på flera håll i regel från återkrav. Som nämnt inskränkte många bolag regresskrav av preventiva skäl till ett belopp som framstod som rimligt med hänsyn till omständigheterna. Över huvud taget är det en återkommande synpunkt i många svar, att vid regress mot enskilda hänsyn tas även till betalningsförmågan.

Preventionssynpunkten tycks ha en viss betydelse också när det inte var fråga om uppsåt eller ens grov vårdslöshet i vanlig mening.

Detta illustreras av svaren på tre frågor om brandförsäkringens regress mot en entreprenör utan försäkringsskydd, vars folk vållar brandskada på ett hus vid entreprenadarbete. I ett fall hade arbetsledningen i sådan grad brustit i säkerhetsåtgärder att det för ledningen måste framstått som mycket sannolikt att skada skulle inträffa; i ett annat hade entreprenören använt en billigare arbetsmetod, som på längre sikt måste medföra större skaderisk än normalt använda metoder; i ett tredje berodde skadan på tillfällig ouppmärksamhet av en arbetare. Tendensen var klar att regressa i det första fallet (med några undantag); i det andra regressade också en majoritet av bolagen; i det tredje skiftade praxis i högre grad, även om en del bolag utövade regressrätt också här.

I detta sammanhang kan nämnas, att – på särskild fråga till bolagen – bl. a. fem större bolag ansåg frekvensen av skador beroende på brister i

försiktighetsmått och olämplig arbetsmetodik vara betydande, till synes närmast inom olika entreprenadbranscher.

Bilförsäkring. Här bör särskilt beaktas den s. k. kollisionsöverenskommelsen mellan 16 bolag, bl. a. alla större. Den innebar i huvudsak, att vid ersättningar om högst 6 000 kr. bilkaskoförsäkringen i princip skall svara för halva ersättningen, trafik- och bilansvarsförsäkring på motsidan för andra hälften. – En internationell kollisionsöverenskommelse bygger på liknande principer men med mindre lägsta regressbelopp.

I övrigt syntes läget i fråga om regresspraxis i stort sett likna vad som gällde vid sådan sakförsäkring som har omtalats ovan. En något mera markerad tendens tycktes möjligen framträda att regressa mot oförsäkrade ansvariga, även när inte koncessionsvillkoren påkallar detta.

Ansvarsförsäkring. Här syntes i allmänhet bolagen förbehålla sig full regressrätt utom mot försäkringstagarens anställda och familjemedlemmar. Praxis torde väsentligen vara densamma som vid sakförsäkring i allmänhet.

Olycksfallsförsäkring. Vid denna försäkringsform ansluter villkoren ofta till 25 § FAL. Också inom denna ram syntes regressrätten utövas mera återhållsamt, i huvudsak mot ansvars- och trafikförsäkring. (Jfr däremot 3.2 nedan om trygghetsförsäkring.)

Sjö- och transportförsäkring. Praxis i dessa försäkringsgrenar hade delvis avvikande karaktär. Bolagen förbehöll sig alltid full regressrätt i villkoren. *Ekonomiska* synpunkter dominerade regressens utövning, och regresskostnaden hade i enlighet härmed väsentlig betydelse. Man regressade normalt mot försäkringsbolag, stat och kommun, men bara någon gång mot privatperson och småföretagare, och då om möjlighet fanns att få ut beloppet. Vid skada på transporterad egendom brukade regress anställas mot transportören även om han var oförsäkrad. Man var vidare benägen att regressa mot leverantör av skadebringande egendom och mot medkontrahent som åtagit sig ansvar oberoende av vållande. – Regress enbart av *preventiva* skäl förekom vid uppsåtligt skadevållande och undantagsvis i andra fall. t. ex. då skadevållaren varit berusad. Det betonades emellertid från försäkringsgivarsidan att även den sedvanliga regressen vid vanligt vållande hade en preventiv effekt, vars ekonomiska betydelse var stor, om också svårmätbar.

Luftfartsförsäkring. Enligt kompletterande uppgifter motsvarade regresspraxis i detta fall väsentligen vad som gällde vid sjöförsäkring; emellanåt, särskilt utomlands, förekom dock stora regresser också mot tillverkare av flygplan eller delar därav, alltid ytterst riktade mot en ansvarsförsäkring.

Kreditförsäkring. Förhållandena var här helt speciella med hänsyn till riskens art. Regress utövades på grund av särskild förbindelse eller överlåtelse samt endast av ekonomiska skäl.

Garantiförsäkring. Här förekom enligt kompletterande uppgifter regress regelmässigt mot förskingrare, däremot i praktiken knappast mot andra som kan tänkas svara för förskingringsskadan på grund av oaktsamhet (t. ex. revisorer).

Regressens betydelse. Som redan antytts framförde många bolag i sina

svar ganska bestämda uppfattningar om regressrättens betydelse från ekonomisk och ibland även från preventiv synpunkt. Dessa uttalanden synes i regel grundade på den bild bolaget i fråga erhållit genom sin allmänna erfarenhet på området, mera sällan på några konkreta undersökningar.

Rörande regressens betydelse för *premien* inom sakförsäkring i allmänhet har sålunda fyra av de större bolagen antagit en viss effekt på längre sikt, men närmare kalkyler har bara anförts för sjö- och transportförsäkringens del; där uppgavs vissa bolag återvinna 5–6 % av ersatta belopp, andra upp till 15–20 %. Också regressens betydelse för möjligheten att *återförsäkra* risken ansågs vara stor inom dessa branscher; den skulle utgöra en förutsättning för återförsäkring på sedvanliga ekonomiska villkor. I övrigt gjorde bara enstaka bolag uttalanden i denna riktning. – Ett stort bolag betonade betydelsen för premier och återförsäkring vid ansvarsförsäkring, särskilt mot flyg- och produktansvar, att regresskrav mot försäkringen kunde förekomma, och även tre andra bolag ansåg denna risk påverka ansvarspremien. På dessa håll har man alltså tagit fasta på den belastning regresskraven utgjorde för den *skadeståndsskyldiges* del.

I fråga om kostnaden att *administrera* regressrätten inom olika branscher betonade ett par större bolag att den låg mycket lågt; för sjö- och transportförsäkringens del kunde kostnaden dock bli betydande vid komplicerade ansvarsfrågor, särskilt utomlands. – Det kan här nämnas, att uppgifterna varierade från olika bolag rörande frekvensen av *regresstalan vid domstol.* Anspråk i brottmål syntes ganska vanliga, medan det verkade sällsynt att regresstalan förs som vanligt tvistemål.

I samband med rundfrågan tillfrågades bolagen, om det var någon speciell synpunkt som de med ledning av sin erfarenhet ansåg ha väsentlig betydelse, när en lagändring utreddes i den riktning direktiven angav.

En vanlig synpunkt i svaren var att regress av *preventionsskäl* alltjämt borde finnas. Särskilt nämndes sådana uppsåtliga brott som stöld och skadegörelse; några bolag betonade också vikten av återkrav vid skador vållade under alkoholpåverkan – vid rattfylleri och i andra sammanhang. Från flera håll framhölls speciellt att regressrätt mot företagare borde finnas för att motverka bristande säkerhetsåtgärder och liknande fusk av entreprenörer och tillverkare samt för att främja tecknandet av ansvarsförsäkring; i annat fall kunde man befara en ökad premiebelastning för sakförsäkringen.

Rent *ekonomiska* skäl anfördes mindre ofta som argument för regressrättens bibehållande, frånsett beträffande sjö- och transportförsäkring. Även från de lokala bolagens sida betonades främst preventionssynpunkten. – Ett par bolag åberopade vidare den fördelen med regressrätt, att därigenom det slutliga ansvaret kom att läggas på sådana riskfyllda verksamheter som rätteligen borde bära kostnaderna för uppkomna skador. Ett stort bolag påpekade att dessa synpunkter skulle tillgodoses, om 25 § FAL gjordes tvingande.

Rundfrågan avsåg också att inhämta vissa andra uppgifter från försäkringsbolagen; på dessa punkter blev den dock inte särskilt givande.

Vissa upplysningar om bolagens skaderegleringskostnader vid sakförsäkring resp. ansvarsförsäkring tydde på att kostnaderna var mindre – ofta betydligt mindre – vid den förra typen av försäkring, både i absoluta tal och i förhållande till skadekostnaden.

3.2 Senare utveckling

Under utredningens gång har kommittén inhämtat vissa ytterligare uppgifter om försäkringspraxis, framför allt genom kommitténs försäkringsexperter. Härav framgår bl. a. följande.

Åtminstone i vissa bolag har man för avsikt att intensifiera regressverksamheten. Genom datateknik har möjligheterna ökat att effektivisera bevakning och inkassering av regressfordringar. Man lär också alltmer intressera sig för att framställa regresskrav vid vissa typer av skadefall där detta anses särskilt värdefullt från preventionssynpunkt eller av ekonomiska skäl. Exempel som nämns är skador på grund av felaktiga produkter och bristfälligt tillhandahållande av tjänster, förutsatt att den oaktsamhet som förekommit inte är av mera tillfälligt slag. Man menar här att det kan ha preventiv effekt också med regress mot ansvarsförsäkring. Åtgärder kan nämligen vidtas inom ramen för denna försäkringsform för att förebygga skador, t. ex. genom att säkerhetsföreskrifter ges eller att ändring sker i fråga om självrisk, premie eller försäkringsskyddets omfattning. Bl. a. vid produktansvarsförsäkring lär en kontinuerlig genomgång ske av riskerna vid försäkrade verksamheter, inte minst för att främja produktkontrollen; en sådan genomgång anses emellertid påkallad bara vid risker av en viss storleksgrad. I samband med detta ökade intresse för regress kombinerad med skadeförebyggande åtgärder på ansvarssidan har det uppstått ett behov att revidera gällande regressöverenskommelser mellan sakförsäkringsbolagen (se 3.1 ovan). Arbete på detta pågår.

Sedan rundfrågan verkställdes har arbetsmarknadens trygghetsförsäkring vunnit ökad utbredning och sjukvårdshuvudmännens försäkring till förmån för skadade patienter (patientförsäkring) införts. Båda dessa försäkringar fyller funktionen att inte bara trygga de skadelidande utan också skydda försäkringstagarna mot skadeståndskrav. Ersättningen bestäms i båda fallen väsentligen enligt skadeståndsrättsliga regler. På försäkringshåll betraktas försäkringarna också närmast som speciella typer av ansvarsförsäkringar.

Vad trygghetsförsäkringen angår konstruerades den ursprungligen som en försäkring av en arbetsgivares åtagande i kollektivavtal att ersätta sina anställda oberoende av vållande för skador som de tillfogades i arbetet. Detta framträder dock inte klart i de nu gängse villkoren, enligt vilka arbetsgivaren i kollektivavtal åtar sig att teckna trygghetsförsäkring för sina anställda; försäkringen kan också avse andra anställda omfattade av kollektivavtal vari arbetsgivare åtagit sig att teckna trygghetsförsäkring. En klausul i villkoren föreskriver att den skadelidande är skyldig att till försäkringsgivaren överlåta rätt till sådan ersättning från annan än arbetsgivaren som utgår enligt skadeståndsrättsliga regler.

Patientförsäkringen avser ett åtagande av försäkringstagaren – sjukvårdshuvudmannen – att utge ersättning för skada som drabbar patient i samband med under huvudmannaskapet bedriven hälso- och sjukvård; enligt villkoren inträder huvudmannen som utgett ersättning i den skadelidandes rätt till skadestånd. Det är detta åtagande av sjukvårdshuvudmannen som försäkras genom patientförsäkringen, vilken har full regressrätt enligt villkoren. Karaktären av ansvarsförsäkring framträder på detta sätt tydligare vid denna försäkringsform.

Regressrätten anses på försäkringshåll ha stor betydelse vid trygghetsförsäkring; några närmare uppgifter om dess omfattning har dock inte kunnat erhållas. Rörande patientförsäkringens regress är det för tidigt att göra några uttalanden.

4 Allmänt om regressrätt och skadestånd vid sakförsäkring

4.1 Utgångsläget

Skadeståndskommitténs utredningsuppdrag i återstående del kan, i stora drag, sägas avse det allmänna problemet om förhållandet mellan skadeförsäkring och skadestånd. De flesta typerna av skadeförsäkring avser försäkring på egendom (sakförsäkring); exempel utgör brandförsäkring, vagnskadeförsäkring på bilar, vattenledningsförsäkring, stöldförsäkring, maskinförsäkring och kaskoförsäkring på fartyg. Här skall till en början behandlas *förhållandet mellan sakförsäkring och skadeståndsansvaret för egendomsskada*. I senare avsnitt (8, 9) diskuteras frågorna om förhållandet mellan andra typer av skadeförsäkring, framför allt ansvarsförsäkring, och skadeståndsansvar för skador av olika slag. Vidare skall (under 10) tas upp vissa problem rörande regressrätt vid personförsäkring som kommittén inte har behandlat i tidigare betänkanden. Slutligen (under 11) behandlas regress från den nya typ av trafikförsäkring som föreskrivs i den föreslagna trafikskadelagen.

Kommittén vill redan nu anmärka att den här och i fortsättningen i allmänhet i enlighet med ett vanligt språkbruk använder termen "sakförsäkring" för att beteckna försäkring mot faran att viss egendom skadas eller går förlorad; häri ingår sålunda varken ansvarsförsäkring eller andra försäkringar mot förmögenhetsförlust.[1]

Skadeståndsskyldigheten för egendomsskada följer traditionellt i stort sett samma regler som skyldigheten att ersätta skada på person. Enligt SkL inträder sålunda ansvar under samma förutsättningar i båda fallen (se särskilt 2: 1, 3: 1 och 3: 2 SkL), och detsamma gäller mestadels enligt annan skadeståndsrättslig lagstiftning. Utvecklingen har under senare år i stort sett gått mot en skärpning av skadeståndsansvaret på olika områden, och här har reglerna om person- och sakskada i allmänhet följts åt. – I fråga om bestämmande av skadestånd tillämpas däremot helt naturligt delvis skilda regler (se 5 kap. SkL). Detsamma gäller vid medvållande (6: 1).

Vidare kan skadeståndsansvaret för sakskada i visst fall begränsas på grund av en föreliggande försäkring. 25 § 1 st. FAL föreskriver att om försäkringsgivaren i följd av skadeförsäkring utgivit i skadeersättning belopp som försäkringshavaren ägt rätt att som skadestånd utkräva av annan, försäkringsgivaren inträder i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller

[1] I den föreslagna lagtexten används däremot uttrycket "försäkring på egendom", av skäl som anges senare (13.2). Jfr om terminologin Hellner, Försäkringsrätt s. 56.

också enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd, vare sig han är vållande till skadan eller ej. Sådan rätt till återkrav föreligger dock inte mot den som enligt 3: 1 eller 3: 2 SkL svarar för skadan uteslutande på grund av annans vållande. Denna regel får sin främsta betydelse just vid sakförsäkring. Vid personförsäkring är regressrätten betydligt mera inskränkt (se 25 § 2 st. och nedan 10.1).

Det framgår av det sagda att skadeståndsansvaret särskilt för sakskada inskränks i betydande grad, när skadan ersätts av försäkring. Emellertid är de nu berörda reglerna dispositiva, och i försäkringsvillkoren sker ofta avvikelse från dem genom att försäkringsgivaren förbehåller sig full regressrätt. En inskränkning i regressrätten, som inte försäkringsbolaget kan komma ifrån på detta vis, framgår däremot av den särskilda jämkningsregeln för sakskada i 3: 6 SkL. Enligt denna bestämmelse kan ansvaret enligt 3: 1 och 3: 2 SkL jämkas efter skälighet med hänsyn till föreliggande försäkringar eller försäkringsmöjligheter. Av motiven till regeln framgår dock att jämkning bara skall ske i speciella fall, främst vid stora skador (se ovan 1.7).

Regleringen i 25 § FAL påverkar också principerna för skadeståndets bestämmande, när försäkringsersättning utgår i anledning av skadefallet. Vid sakskador avräknas belopp, som den försäkrade uppburit i ersättning från sakförsäkringen, från det skadestånd han är berättigad till. Han kan inte få samma förlust ersatt från både försäkringen och den skadeståndsskyldige, något som i viss utsträckning är möjligt vid personskada (jfr nedan 10.1). Ingenting hindrar dock den skadelidande från att vid sakskada kräva fullt skadestånd i stället för att utnyttja sin sakförsäkring. Försäkringen påverkar då inte heller här i något avseende skadeståndet.

Enligt det sagda är särskilda regler om skadestånd för sakskada tillämpliga endast i vissa speciella hänseenden; i stort sett gäller samma principer som vid personskada. Meningen är emellertid att denna relativa likformighet i reglerna inte skall bestå i fortsättningen. Enligt de reformplaner för skadeståndsrätten som kommit till uttryck först i en principdiskussion av departementschefen i propositionen (1972: 5) med förslag till skadeståndslag och senare i flera utredningsdirektiv skall man i fortsättningen på både person- och sakskadeområdet vara återhållsam med att vidareutveckla skadeståndsrätten genom att skärpa skadeståndsansvar och i stället eftersträva att försäkring, som direkt skyddar den skadelidande mot skada, vinner ökad utbredning. Försäkring skall, kan man säga, i viss omfattning ersätta skadeståndet. Dessa strävanden skall inte genomföras på samma sätt vid person- som vid sakskada. Vad personskada angår innebär 1975 års reformer i SkL att bl. a. sjuk- och olycksfallsförsäkring i vissa fall kommit att träda i skadeståndets ställe; samma förlust kan här inte ersättas genom både försäkring och skadestånd (jfr 5: 3 SkL). Det är dock ett ganska begränsat steg som lagstiftaren här har tagit i den avsedda riktningen. För sakskadornas del framgår av de förut återgivna kommittédirektiven att man siktar till mera långtgående lagreformer i detta syfte, bl. a. genom att blotta möjligheten till försäkringsskydd skall kunna medföra en reduktion av skadeståndet.

I detta sammanhang har det särskilt intresse att ta del av de

synpunkter som departementschefen anförde i principdiskussionen om skadeståndsrättens framtida utveckling.[1] I hans anförande, där bara några huvudtankar skall återges, konstaterade han inledningsvis att målet för reformarbetet inom skadeståndsrätten är att tillskapa ett regelsystem för fördelning av de ekonomiska förlusterna vid skadefall som tillgodoser allmänt erkända krav på social rättvisa och trygghet och leder till det mest rationella utnyttjandet av samhällets och enskildas ekonomiska resurser, samtidigt som reglerna bör främja strävandena att förebygga skada och nedbringa antalet skadefall. I fråga om *personskador* var enligt hans mening den traditionella skadeståndsrätten ett ofullkomligt sätt att uppnå dessa mål. I stället för att utvidga ansvaret borde man försöka utveckla och förstärka olika försäkringsanordningar på den skadelidandes sida. – Också när det gällde *sakskador* framhöll departementschefen, att direkt försäkring på de skadelidandes sida är ett ersättningssystem som från de flesta synpunkter är överlägset det skadeståndsrättsliga systemet. Man borde även här vara återhållsam med att vidareutveckla skadeståndsrätten genom nya regler om skärpt ansvar. I stället skulle man eftersträva att sakförsäkring vinner ökad utbredning och att de försäkringsrättsliga reglerna utformas så att sociala rättvise- och trygghetssynpunkter tillgodoses utan att intresset att förebygga skador eftersätts. Samtidigt måste beaktas att tillgängliga resurser utnyttjas på ett rationellt sätt och att sakförsäkringens administration blir smidig och så billig som möjligt. Enligt vad departementschefen anförde, fanns redan möjligheter att genom sakförsäkringar av olika slag skydda sig mot flertalet av skaderiskerna för egendom, och dessa möjligheter utnyttjades i en stadigt ökande omfattning. Från samhällets sida borde man verka för en fortsatt utveckling i denna riktning. Målet borde vara en så hög procentuell täckning genom sakförsäkring av praktiskt betydelsefulla skaderisker att man från sociala och nationalekonomiska synpunkter inte behövde nämnvärt bekymra sig för de sakskador som inte ersätts genom sakförsäkring. Det gällde att stimulera till tecknandet av sådan försäkring bl. a. genom en intensivare upplysningsverksamhet. Vidare borde reformer ske av försäkringslagstiftningen för att stärka försäkringstagarnas ställning.

Vissa effekter torde enligt departementschefen kunna uppnås också genom skadeståndsrättsliga reformer. Bl. a. risken för skador som i trafiken tillfogas olika slag av transportmedel – bilar, järnvägståg, fartyg, luftfartyg – var i särskild grad ägnad att täckas genom sakförsäkring, och en underlåtenhet att skaffa försäkringsskydd mot sådana skaderisker kunde utan betänkligheter tilläggas skadeståndsrättsliga konsekvenser. Genom att begränsa eller kanske t. o. m. utesluta rätten att av andra trafikanter kräva skadestånd för sådana skador kunde lagstiftaren ge uttryck för tanken att skaderiskerna skulle täckas genom sakförsäkring. Departementschefen hänvisade här till den "kanalisationsprincip" som kommit till uttryck bl. a. i atomansvarighetslagens regler om att skyldighet att utge ersättning för atomskada på egendom inom en atomanläggning, som är avsedd att användas i förbindelse med anläggningen, bara kan åläggas fysisk person som vållat skadan uppsåtligen

[1] Prop. 1972: 5 s. 78 ff.

(12 § 1 st. och 14 § 1 st.). En sådan princip, varigenom de skadelidande i praktiken tvingas att skydda sina intressen genom sakförsäkring med lika begränsad regressrätt för försäkringsgivaren, kunde sannolikt med fördel utsträckas till att gälla också vissa andra skaderisker. – Departementschefen betonade emellertid att de antydda reformerna av skadeersättningssystemet till stor del måste åstadkommas på frivillighetens väg och att det under lång tid framöver kommer att finnas luckor i försäkringssystemet där skadeståndsreglerna spelar en viktig roll.

Dessa tankegångar återkom i departementschefens diskussion av frågan om försäkringsgivares regressrätt.[1] Han framförde här synpunkter liknande dem som kom till uttryck i de återgivna kommittédirektiven och yttrade bl. a.: Om man utgår från det synsätt på skadeförsäkringens funktion som departementschefen tidigare hade utvecklat, borde den principiella utgångspunkten vara att skadeförsäkringsgivare över huvud taget inte skall ha någon regressrätt. Speciella förhållanden inom vissa skadeförsäkringsgrenar kunde visserligen motivera avsteg från en sådan princip, men tydligen skulle en oinskränkt regressrätt vid uppsåt eller grov vårdslöshet och vid rent strikt ansvar inte vara väl förenlig med tanken att ersättningsfrågorna vid person- eller sakskada så långt möjligt bör lösas genom försäkringsanordningar på de skadelidandes sida.

De nu i sammandrag återgivna uttalandena utgör enligt skadeståndskommitténs mening en komplettering av kommitténs direktiv, som bör tillmätas stor betydelse vid utredningsarbetet. I sammanhanget bör också erinras om de uttalanden om regressrätten som departementschefen gjorde vid tillkomsten av jämkningsregeln i 3: 6 SkL (se 1.7 ovan).

4.2 Inledande anmärkningar om regressrätten

Som framgår av det sagda innebär 25 § FAL en ganska långtgående inskränkning av regressrätten. Vid ansvar som grundas på den ansvariges egen oaktsamhet eller på de allmänna reglerna om principalansvar saknar enligt bestämmelsen försäkringsgivaren även vid skadeförsäkring rätt till återkrav, utom i de sällsynta fall där den ansvariges oaktsamhet betraktas som grov. Regressrätten vid strikt ansvar "enligt lag" hade en relativt begränsad räckvidd vid lagstiftningens tillkomst. Senare har dock regressrätt på sådan grund fått ökad betydelse genom ny speciallagstiftning och, i någon mån, genom att området för strikt ansvar utan lagstöd utvidgats genom rättspraxis. Hur långt egentligen rätten till återkrav enligt 25 § går i dessa fall är emellertid delvis ovisst; bl. a. gäller detta möjligheten till regress i kontraktförhållanden.[2]

Skälen för lagens reglering av regressrätten är ganska oklara. Synpunkten, att försäkringstagaren i en del fall har intresse av att inte återkrav sker, tycks ha spelat en viss roll, liksom tanken att vissa farliga verksamheter skall bära de skador de åstadkommer (se 1.1 ovan).

När 25 § under departementsbehandlingen av förslaget gjordes dispositiv utgick man från att något missbruk av denna avtalsfrihet inte behövde befaras. Det är emellertid ovisst om man då förutsåg i vilken utsträckning

[1] Prop. 1972: 5 s. 108 f.

[2] Jfr Hellner, Regressrätt s. 110 ff.

försäkringsbolagen i villkoren skulle förbehålla sig regressrätt. Vid skadeförsäkring är numera det normala att försäkringsvillkoren innehåller ett förbehåll om full rätt till återkrav, med undantag för fall där vissa närstående till försäkringstagaren svarar för skadan. En del villkor följer dock alltjämt 25 §. Paragrafens reglering har dessutom praktisk betydelse genom att en regressöverenskommelse som gäller mellan flertalet skadeförsäkringsbolag anknyter till den. Överenskommelsen innebär att sakförsäkringsgivare i princip inte framställer anspråk mot ansvarsförsäkring, om inte förutsättningarna för återkrav i 25 § är uppfyllda.

Regressrätten går på detta sätt delvis betydligt längre än från början varit avsikten. Till bilden hör emellertid också att bolagen utövar sin rätt ganska återhållsamt, inte bara när regressöverenskommelser gäller utan också annars. Den undersökning av regresspraxis som kommittén företog hösten 1972 (se 3.1 ovan) tyder sålunda på att regress mot privatpersoner utan ansvarsförsäkring förekommer sällan och närmast i fall av allvarligt vållande. I övrigt synes man regressa mot ansvars- och trafikförsäkring, när inte detta hindras av regressöverenskommelser, mot staten och kommun samt mot större företag utan ansvarsförsäkring, däremot mindre ofta mot oförsäkrade småföretagare. De synpunkter som bestämmer regressrättens utövning är till stor del av ekonomiskt slag: bolagen regressar där det anses lönsamt. I viss mån synes preventionshänsyn inverka; regressrätt kan utövas också när det inte betalar sig, ifall bolaget finner det angeläget med en reaktion på skadevållarens uppsåt eller allvarliga oaktsamhet. I synnerhet gäller detta om det förekommit ett oförsvarligt risktagande i yrkesmässig verksamhet. En synpunkt som spelar en roll bl. a. för flera regressöverenskommelsers utformning är den vid FAL: s tillkomst aktuella tanken, att vissa skador bör bäras av den mer eller mindre farliga verksamhet som orsakar dem. Härvid synes man över lag anse den omständigheten, att den som driver en verksamhet har strikt ansvar, också vara ett stöd för att den bör svara för skadan. Någon åtskillnad görs knappast mellan olika typer av sådana verksamheter, i vart fall inte när skadeståndet omfattas av ansvarsförsäkring. När sådan försäkring saknas, lär man däremot vara mera benägen att regressa ju större den ansvariges resurser är.[1]

Det finns inte något som tyder på att kommitténs undersökning av regresspraxis, vilken bygger på uppgifter av försäkringsbolagen själva, skulle ge en missvisande bild av läget, även om man på några håll synes ha skärpt sin inställning efter det undersökningen företagits (jfr 3.2 ovan). Något missbruk av försäkringsbolagens regressmöjligheter har inte påtalats hos tillsynsmyndigheten, veterligen inte heller i den offentliga debatten. Däremot framgår av den gjorda undersökningen att praxis i viss utsträckning varierar i de olika bolagen, fast huvudtendenserna är desamma.

Från lagstiftarhåll har man redan tidigare visat intresse för att inskränka regressrätten. 1958 års förslag, vilket inte ledde till lagstiftning, gick ut på en sådan ändring i gällande rätt. När återkrav gjordes gällande mot den som inte själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet, skulle rätten efter omständigheterna kunna

[1] Jfr Hellner i Skadeståndsrättsliga spörsmål s. 32 ff, särskilt s. 48 f.

bestämma att återkravet skulle bortfalla eller nedsättas, om det ansågs kunna ske utan åsidosättande av försäkringsmässiga hänsyn; regeln avsågs vara tvingande. – Bestämmelsen i 3: 6 SkL, att arbetsgivares och det allmännas ansvar för sakskada enligt 3: 1 och 3: 2 kan jämkas på grund av föreliggande försäkringar och försäkringsmöjligheter, ger också ett klart uttryck för denna tanke. Enligt motiven innebär bestämmelsen bl. a. att sakförsäkringen i princip skall kunna regressa endast när den skadeståndsskyldige har ansvarsförsäkring, är självförsäkrare eller annars borde ha tecknat sådan försäkring.[1] Det är alltså delvis fråga om en längre gående inskränkning i regressrätten än den som stadgas i FAL; inskränkningen gäller också när försäkringsgivaren förbehållit sig full regressrätt. En sådan regel har ansetts vara på sin plats när den ansvarige inte själv har vållat den skada som försäkringen har ersatt. Regeln bygger på den i motiven utvecklade ståndpunkten att ersättningsproblemen vid bl. a. sakskador till väsentlig del bör lösas genom ersättningsanordningar på den skadelidandes sida, inte genom skadeståndsregler.

Kommitténs direktiv förutser ännu ett steg i denna riktning. Regressrätten vid skadeförsäkring bör enligt direktiven begränsas betydligt mer än vad som följer av 25 § FAL. Utgångspunkten skall vara ett regresskrav tillåts "bara när detta kan anses nödvändigt av tungt vägande ekonomiska hänsyn eller andra särskilda skäl". Direktiven ger inte stöd för att ansvar på grund av eget vållande skulle sättas i någon särställning, som fallet är enligt 3: 6 SkL. – Motiveringen för direktivens ståndpunkt synes huvudsakligen vara den nyss nämnda principinställningen till ersättningsfrågornas lösning.

4.3 Skäl för en reform av regressreglerna

Av det sagda framgår att rättsläget i fråga om försäkringsgivares regressrätt inte stämmer med vad som förutsattes vid försäkringsavtalslagens tillkomst. Däremot kan försäkringsbolagens praxis i allmänhet anses ganska väl förenlig med tankegångarna bakom 25 §; man utnyttjar inte de möjligheter till återkrav som försäkringsvillkoren ger.

Det finns ingen anledning att sätta i fråga försäkringsbolagens goda vilja att också i fortsättningen använda sina regressmöjligheter enligt villkoren med urskillning, under beaktande av sociala hänsyn och billighetssynpunkter av olika slag. Men detta utgör inte någon säker garanti för att försäkringspraxis också i fortsättningen skall följa dessa linjer. Ett ändrat ekonomiskt läge för försäkringsväsendet kan leda till en skärpt hållning mot de skadeståndsskyldiga. Datatekniken lär ha gett försäkringsgivarna möjlighet att driva sin regressverksamhet på ett sätt som från ekonomisk synpunkt är mera rationellt och samtidigt är mera effektivt. Redan under den korta tid som förflutit sedan kommittén företog sin undersökning av regresspraxis har man kunnat konstatera ett ökat intresse hos vissa bolag för regress särskilt från sakförsäkringens sida (jfr 3.2 ovan); bl. a. pågår arbete för att revidera den gällande regressöverenskommelsen på sakförsäkringens område. Det är angeläget

[1] Prop. 1972: 5 s. 232 ff, 536 ff. Se även 1.7 ovan.

att få denna utveckling under kontroll. Möjligheten finns också att utländska försäkringsgivare, som etablerar sig på den svenska marknaden, har en helt annan inställning till återkrav än de svenska.

Det måste vidare anses som en avsevärd brist att ingen verklig enhetlighet råder mellan bolagen i fråga om regressrättens utövning. Har den skadelidande otur, drabbas han av regressanspråk i situationer där en annan försäkringsgivare skulle ha avskrivit kravet. Enligt kommitténs mening är det önskvärt att risken för att ådra sig regressansvar bättre kan förutses och att man undviker slumpmässiga resultat, som beror av vilket bolag som råkar ha försäkrat den skadade egendomen. – Samma resonemang är giltigt också när egendom ägs av staten eller i annat fall visar sig vara oförsäkrad, kanske mot all förväntan.

En översyn av regressreglerna påkallas inte minst av de förändringar som har skett inom försäkringsväsendet under de närmare 50 år som gått sedan 25 § fick sin väsentliga utformning. De ekonomiska förutsättningarna för försäkringsbolagens verksamhet är i dag helt andra, särskilt med hänsyn till försäkringsteknikens utveckling och den starka tendensen till koncentration av försäkringsverksamheten i landet. Också inom skadeståndsrätten har situationen väsentligt ändrats. Det viktigaste är väl här knappast den lagstiftning som tillkommit sedan 1920-talet, om också avsevärda reformer genomförts bl. a. genom SkL år 1972. Vad som framför allt bör uppmärksammas är de nya värderingar som i dag dominerar diskussionen på området och ligger bakom de senaste årens reformarbete. Särskilt skall här erinras om de nyss berörda principuttalanden som chefen för justitiedepartementet gjorde i propositionen med förslag till SkL. Förhållandet mellan skadestånd och försäkring utgör numera den centrala frågan när det gäller att reglera rätten till ersättning för uppkommande person- och sakskador. Det är inte tillfredsställande att ett så betydelsefullt inslag i ersättningssystemet som bestämmelsen om försäkringsgivares regressrätt skall utgå från samhällsförhållanden och värderingar som i dag till stora delar mist sin aktualitet, helst som motiven till 25 § knappast tyder på att bestämmelserna vid sin tillkomst ägnades den uppmärksamhet som deras principiella betydelse hade påkallat. Som framgår av det föregående är både lagens reglering och skälen härför ganska oklara.[1]

Det sagda utgör enligt kommitténs åsikt vägande skäl att ompröva nuvarande grundsatser om försäkringsgivarens regressrätt.

4.4 Allmänt om skadeståndsansvaret vid sakskada

Frågan om regressrättens utformning vid sakförsäkring är, som redan antytts, en del av det större problemet hur över huvud taget ersättningssystemet för inträffande sakskador bör vara ordnat. Även om dessa skador inte utgör samma stora sociala problem som personskadorna, står det klart att de har avsevärd ekonomisk betydelse i samhället, och de kan ibland drabba ägaren till skadad egendom – företagare och privatpersoner – mycket hårt. Också för tredje man kan de få olyckliga

[1] Jfr 1.1 ovan och även diskussionen av rationaliteten i gränsdragningen enligt 25 § i Hellner, Regressrätt s. 216 ff.

konsekvenser, t. ex. när anställda måste permitteras i ett företag vars lokaler eller maskiner brandskadats eller när hyresgäster i ett nedbrunnet bostadshus ställs utan tak över huvudet. Från samhällsekonomisk synpunkt är det väsentligt att mera betydande sakskador normalt inte i sin helhet drabbar ägaren (och andra enskilda intressenter på skadelidarsidan). Risken bör om möjligt slås ut på ett större kollektiv. Det är önskvärt att försäkring i så stor utsträckning som möjligt tecknas på egendom och att försäkringen i möjlig mån täcker de förluster en eventuell egendomsskada kan medföra.

Övervägande antalet sakskador lär inträffa utan att någon är skadeståndsansvarig för ägarens förlust. För det mesta beror skadan på andra omständigheter än vållande hos någon utomstående person eller farlig verksamhet som någon annan bedriver, och även när skadan har vållats av tredje man kan det hända att denne är okänd eller så klart oförmögen att ersätta skador att det vore meningslöst att kräva honom på skadestånd. I dessa situationer är sakförsäkring i regel det enda sättet att fördela risken på många händer. Undantagsvis är dock självförsäkring möjlig, dvs. egendomens ägare avstår från att skydda sig genom försäkring, eftersom han själv har så omfattande verksamhet och sådana resurser att risken för egendomsskador utan svårighet kan utjämnas inom hans verksamhet, utan att han behöver samverka med andra som hotas av liknande skador. Bl. a. staten och vissa stora kommuner underlåter att försäkra sig av sådana skäl.

Vid en del sakskador kan dock skadeståndskrav framställas mot annan, som har möjlighet att ersätta skadan. Det är då som frågan uppkommer, om regressrätt från en föreliggande sakförsäkring skall tillåtas. För den händelse den skadeståndsansvarige saknar ansvarsförsäkring, som täcker hans skadeståndsskyldighet, och inte heller är självförsäkrare, innebär regresskrav från sakförsäkringen att skadan flyttas från ett kollektiv på skadelidarsidan – kretsen av försäkringstagare som har försäkrat sig mot motsvarande skaderisk – över på den skadeståndsskyldige. Brandförsäkringsbolaget regressar t. ex. mot en oförsäkrad privatperson, som genom oförsiktighet vid rökning vållat en skogsbrand. Därigenom omintetgörs den riskfördelning som sakförsäkringen annars åstadkommer, och skadan drabbar i sista hand en enskild. Ur de nu antydda perspektiven kan detta ofta verka betänkligt. En annan sak är att, som senare skall utvecklas, andra argument kan tala för att skadan slutligen bör bäras av den skadeståndsskyldige, i varje fall om denne har gjort sig skyldig till mera allvarligt vållande.

I dagens samhälle är emellertid det långt vanligaste att den skadeståndsansvarige inte själv behöver betala skadeståndet. Det stora flertalet företagare och kanske 85 % av landets alla privatpersoner är skyddade av ansvarsförsäkring, som visserligen inte täcker alla sorters sakskador men ändå skyddar den försäkrade i övervägande antalet fall där han kan bli ersättningsskyldig för skada på egendom. I detta fall uppnås alltså den önskade spridningen av risken genom försäkring på *den skadeståndsskyldiges* sida. Detta kan synas medföra ungefär liknande fördelar som en riskfördelning med sakförsäkringens hjälp, i varje fall om ansvarsförsäk-

ringen är förenad med ett strängt skadeståndsansvar. En motsvarande effekt som med ansvarsförsäkring kan åstadkommas genom självförsäkring på den skadeståndsskyldiges sida, t. ex. vid strikt skadeståndsansvar för staten vid viss farlig verksamhet.

När man tar ställning till den principiella frågan, hur ersättningssystemet för sakskador bör utformas, är det nödvändigt att göra en jämförelse mellan dessa två sätt att fördela risker. Frågan blir om man i första hand bör eftersträva en riskfördelning på de skadelidandes sida eller om man bör skärpa skadeståndsansvaret samtidigt som ansvarsförsäkring främjas. Eventuellt kan en kombination tänkas.

Enligt det traditionella synsättet betonas värdet av ett strängt skadeståndsansvar, som skall stimulera till ansvarsförsäkring; det är alltså den senare metoden som föredras. Ett sådant resonemang ligger bakom flertalet av de lagar om utvidgad skadeståndsskyldighet vid vissa verksamheter som tillkommit under detta århundrade – låt vara att sakskador mera sällan kommit i förgrunden i lagarnas förarbeten (jfr nedan 5.1). I departementschefens uttalanden i propositionen med förslag till SkL, liksom i direktiven bl. a. till skadeståndskommittén, utvecklas däremot tanken att den principiellt önskvärda ordningen är en försäkring som omedelbart skyddar den skadelidande och att skadan då, utom i särskilda fall, också bör stanna på dennes sida. Ett delvis liknande betraktelsesätt framträder också i 1975 års lagstiftning om skadestånd för personskada, när det gäller regleringen av vissa samordningsförmåner (se 5: 3 SkL).

Enligt kommitténs mening går det knappast att generellt besvara frågan, var risken för sakskador lämpligen bör placeras. Vissa verksamheter särskilt av mera farligt slag torde böra bära de sakskador som de orsakar, oavsett om skadorna täcks av sakförsäkring. Ett typiskt exempel på fall, där det är motiverat att lägga risken på ansvarssidan för att sedan fördela den med försäkringens hjälp, ger regleringen av ansvaret för atomskada enligt atomansvarighetslagen. Förhållandena vid olika verksamheter av denna typ skall diskuteras ingående i ett senare sammanhang (nedan under 5). I andra situationer, bl. a. vid sjöförsäkring, framstår regressrätten som en del av ett komplicerat system varigenom förlusten leds till olika försäkringar (eller eventuellt oförsäkrade parter); ingrepp i denna ordning bör göras med stor försiktighet (jfr 4.6 nedan).

Bortsett från sådana fall anser emellertid kommittén vägande skäl kunna anföras för att främst gynna sakförsäkringen och låta en riskfördelning vid sakskador i princip ske på skadelidarsidan. I regel är det onekligen ägaren av skadehotad egendom som bäst kan bedöma behovet av att försäkra denna. Risken lär i de allra flesta fall vara lättare att försäkringstekniskt kalkylera, när det är ägaren som tar försäkringen än när ansvarsförsäkring tecknas av den som kan bli ersättningsskyldig för skadan. Vissa typer av sakskada täcks över huvud taget inte av ordinär ansvarsförsäkring, t. ex. en del skador i kontraktsförhållanden, och det är ovisst i vad mån försäkringstekniska möjligheter finns att utvidga ansvarsförsäkringens skydd på dessa punkter. Det bör också framhållas att skaderegleringen är långt enklare vid sakförsäkring än vid ansvarsför-

säkring, där man inte bara måste fastställa skadans storlek utan också måste pröva om förutsättningar finns för ett skadeståndsansvar. Det synes uppenbart att den skadelidande snabbare kan komma till sin rätt i det förra fallet, och risken för dyrbara processer blir långt mindre. Uppgifter från försäkringsbolagen tyder också på att skadebehandlingen ställer sig mera kostsam vid ansvarsförsäkring, även om det inte är fråga om någon mera betydande skillnad.

Härtill kommer den redan berörda fördelen med att lägga risken på den skadelidandes sida, att man då uppmuntrar till sakförsäkring, vilken täcker också sådana fall där skada inträffar utan att skadeståndskrav blir aktuella. Det är visserligen troligt att flertalet ägare av dyrbar egendom ser till att denna är försäkrad, oavsett vilka regler om skadestånd och regressrätt som kan tänkas bli tillämpliga, ifall egendomen skadas. Man bör dock inte bortse från att åtminstone i gränsfall lagstiftarens inställning på denna punkt kan påverka allmänhetens handlande (se nedan 6.2).

I de flesta fall lär man heller inte kunna invända att det skulle innebära någon mera allvarlig nackdel för företagare eller privatpersoner på skadelidarsidan, att skadan skulle stanna på deras försäkring. Utom vid speciella försäkringstyper synes det nämligen knappast påverka försäkringspremien på egendom om regressrätt utövas endast i begränsad utsträckning (se ovan 3.1).

Det tyngst vägande argumentet för att skadeståndsskyldigheten för sakskador borde utvidgas eller åtminstone upprätthållas i nuvarande utsträckning torde anses vara, att man av preventions- och rättviseskäl borde lägga risken på den som vållat skadan, dennes arbetsgivare (jfr 3: 1 SkL) eller den farliga verksamhet som orsakat denna. Det kan inte bestridas att detta i särskilda fall kan vara en anledning att behålla full regressrätt (se härom 4.7 nedan). Flera faktorer minskar emellertid vikten av dessa argument.

Vid diskussionen om skadeståndets och regressrättens värde från preventionssynpunkt finns det till en början skäl att erinra om att man brukar tala om en skadeståndsregels preventiva effekt i två, ibland tre olika sammanhang. Regeln kan i det individuella fallet tänkas avhålla någon från att visa oaktsamhet med annans person eller egendom. Den kan också verka allmänt uppfostrande och moralbildande genom att inskärpa att oaktsamhet är något förkastligt, som kan få allvarliga följder, och därför bör undvikas. Slutligen talar man numera också om s. k. ekonomisk prevention, som närmast innebär att den som hotas av skadeståndsansvar därigenom påverkas att inrätta sin verksamhet så att skador inte uppkommer.[1] Det kan vara besvärligt att avgöra i vilken av dessa bemärkelser uttrycket prevention används i den allmänna debatten. Argumentet kan f. ö. många gånger vara svårt att hålla isär från synpunkten att det allmänt sett vore stötande och skulle anses orättvist på många håll, om inte ett allvarligt vållande medförde kännbara ekonomiska konsekvenser för skadevållaren.

Liksom annars, när frågan om skadeståndsprevention kommer upp, försvåras en diskussion också av den ovisshet som råder om reglernas

[1] Se härom Hellner, Skadeståndsrätt 2.1.

verkningar i det ena eller andra av dessa hänseenden. Några vetenskapliga undersökningar av intresse belyser inte dessa frågor. Det kan anmärkas att den rättssociologiska undersökning av skadeståndets verkningar bl. a. i preventivt avseende som föreslagits av en särskild utredningsman[1] ännu inte påbörjats och, om den alls kommer till stånd, kan väntas ta avsevärd tid i anspråk. På försäkringshåll har man ibland med ledning av sin erfarenhet ansett sig kunna göra ganska bestämda uttalanden om bl. a. regressrättens preventiva effekt, men inte heller här tycks man kunna åberopa mer än närmast intuitiva bedömningar, byggda på ett relativt begränsat erfarenhetsmaterial.

En ytterligare komplicerande omständighet är den inverkan en föreliggande *ansvarsförsäkring* kan ha på den preventiva effekten av en skadeånds- eller regressregel. Ifall försäkringsbolagen är beredda att meddela ansvarsförsäkring som täcker egendomsskador i det aktuella fallet, kan man tvivla på att möjligheten till skadeånds- eller regresskrav har någon nämnvärd betydelse vare sig i det individuella fallet eller från moralbildande synpunkt. Om någon ekonomisk prevention föreligger beror närmast på ansvarsförsäkringsgivarnas inställning till säkerhetsföreskrifter och till deras premiesättning i olika situationer. Vid de överläggningar kommittén haft med sina experter har framhållits från försäkringshåll att man bl. a. på grund av datateknikens utbyggnad kan vänta en expansion av den skadeförebyggande verksamheten vid ansvarsförsäkring. Också från kommitténs synpunkt skulle detta utan tvivel ha stort värde, men man kan sätta i fråga hur stor betydelse sådana förväntningar bör tillmätas vid regressreglernas utformning; det finns ingen säkerhet för att preventionsintresset effektivt skall tillvaratas på detta sätt (jfr 4.7 nedan).

I sammanhanget får beaktas att FAL tillåter ansvarsförsäkring som täcker t. o. m. ansvar för egen grov vårdslöshet och att inte alltid skadevållande av denna typ generellt har undantagits från försäkringsområdet. Ansvar för annans uppsåt och grova vårdslöshet går också att försäkra. Däremot brukar bolagen utesluta från försäkringsskyddet vissa typer av skador där skydd anses särskilt olämpligt från preventionssynpunkt, bl. a. skador på omhändertagen och bearbetad egendom. Men det är tänkbart att försäkringens täckning kan utvidgas också i sådana fall, för den händelse ett starkt behov av försäkringsskydd gör sig gällande – något som redan nu förekommer i speciella typer av ansvarsförsäkring. Vilken roll den skadeförebyggande verksamheten här kan spela är tämligen ovisst.

Detta rättstillstånd torde få accepteras, trots de menliga konsekvenser det kan tänkas ha för preventionen. Att genom tvingande regler inskränka möjligheterna till ansvarsförsäkring skulle utgöra ett långtgående steg, och kommittén har inte haft i uppdrag att syssla med denna fråga. Det ligger närmare till hands att uppmärksamma eventuellt behov av reformer härvidlag i samband med den allmänna översyn av försäkringsavtalslagen som samtidigt pågår. Man får under alla omständigheter räkna med att resonemang om värdet från preventionssynpunkt av en sträng skadeståndsregel kan visa sig tämligen meningslösa på grund av

[1] SOU 1969: 58.

ansvarsförsäkringens utbredning och den kommande utvecklingen på detta område.

Inte heller argumentet att det enligt *allmänna rättviseföreställningar* skulle vara rimligt att lägga risken på den skadeståndsskyldiges sida torde ha någon generell bärkraft. Vad som stämmer med allmänhetens rättsmedvetande är här som annars ytterligt osäkert. Utan tvivel finns det situationer där det enligt en utbredd mening ter sig rimligt att risken snarare läggs på ansvars- än på skadelidarsidan. Utom vid mera allvarligt vållande hos den skadeståndsskyldige kan detta tänkas i de nyssnämnda fall där skadan orsakas av vissa verksamheter som allmänt betraktas som farliga, t. ex. sprängningsverksamhet eller tillverkning av vissa farliga produkter. Men det är tvivelaktigt om sådana föreställningar grundas på en riktig uppfattning om hur ringa skillnaden i allmänhet blir, ifall kostnaden för inträffade sakskador läggs på premien för sakförsäkring i stället för på ansvarsförsäkringspremien, och i vad mån värderingarna i övrigt bygger på kännedom om reglernas ekonomiska konsekvenser. Det verkar rimligt att anta att det viktiga från allmänhetens synpunkt är att skadorna normalt inte drabbar någon enskild skadelidande, medan de smärre kostnadsförskjutningar som skadeståndsreglerna i övrigt kan medföra inte spelar någon större roll i sammanhanget.

I detta sammanhang kan framhållas att det stämmer väl med en allmän inställning till äganderätten i modern lagstiftning att låta ägare av dyrbar egendom i viss utsträckning själva bära risken för att egendomen skadas, även om skadan skulle ha orsakats av en verksamhet eller ett handlande som medför betydande risker för omgivningen. Det är *en* sak att man i vid utsträckning låter den som bedriver farlig verksamhet svara för *personskador* som verksamheten orsakar t. o. m. utan att vållande förekommit på den ansvariges sida – antingen detta sker genom ett strikt skadeståndsansvar av vanlig typ eller (som föreslagits bl. a. för trafikskadornas och läkemedelskadornas del) genom en försäkring till de skadelidandes skydd, bekostad av dem som driver verksamheter av det aktuella slaget. Något annat är att även annans *egendom* skulle skyddas på detta vis. I många fall kan detta te sig motiverat, men i andra lägen är det naturligt att en ägare som utnyttjar egendomen till sin fördel i gengäld i viss utsträckning får stå risken också för utifrån orsakade skador, särskilt när dessa härrör från en i och för sig samhällsnyttig verksamhet. Ett exempel ger den statliga och kommunala väghållningen; inte ens vid mera allvarliga brister i denna är det självklart att försäkringen för fordon som kommit till skada skall genom regresskrav få flytta över risken på det allmänna.

Man kan fråga om en utveckling, där den skadelidande i större utsträckning än nu skulle vara hänvisad till privat försäkring för sitt ersättningsbehov, kan anses ge de enskilda tillräcklig trygghet mot förluster genom egendomsskador. Enligt kommitténs mening kan man dock utgå från att försäkringsbolagen liksom tidigare utnyttjar sina försäkringstekniska möjligheter att på skäliga villkor ge allmänheten det skydd som den önskar. Det kan här också erinras om att enligt direktiven för den år 1974 tillsatta utredningen för översyn av FAL[1] (försäkrings-

[1] Se JU 1974: 09.

rättskommittén) de enskilda försäkrades ställning i avsevärd mån skall förstärkas i förhållande till försäkringsgivarna. Det finns inte något skäl att tro att ett ersättningssystem, som främst litar till sakförsäkring, allmänt sett skulle ge mindre trygghet än ett system som bygger på skärpt skadeståndsansvar i förening med ansvarsförsäkring.

Slutligen kan man tänkas framställa den allmänna invändningen mot en reform i den nu antydda riktningen, att den i varje fall vid försäkring med internationell räckvidd skulle innebära ett allvarligt ingrepp. Som nämnt lär frågan om regressrätt på grund av försäkringsavtal, enligt vad som antas i internationellt privaträttslig litteratur[1], i princip bedömas enligt lagen i det land där avtalet i fråga ingicks (se 1.2 ovan). Det är visserligen inte fullt klart om samma regel skulle tillämpas i Sverige, ifall ett utländskt försäkringsbolag för regresstalan här; frågan har veterligen aldrig ställts på sin spets. I den mån principen gäller, skulle den emellertid leda till att det utländska bolaget skulle ställas bättre än det svenska, om avtalet anses ingånget i det land där bolaget hör hemma. En sådan konsekvens skulle ställa svenska försäkringsgivare väsentligt sämre än de utländska. Kommittén vill emellertid redan här framhålla, att skillnaden i fråga inte är en nödvändig följd av den diskuterade reformen. Om inskränkningen av ansvaret utformas som en *skadeståndsrättslig* regel av innebörd, att förekomsten av försäkring reducerar skadeståndet, spelar det inte någon roll var försäkringsavtalet har slutits, och svenska försäkringsgivare sätts inte i någon särställning: regeln gäller så snart svensk skadeståndsrätt blir tillämplig (vilket i huvudsak blir fallet när skadehändelsen inträffat i Sverige) men inte annars. Som framgår av fortsättningen (7.1), är det denna lagtekniska lösning som kommittén för sin del väljer.

Denna översikt av de skäl som kan anföras för och emot att lägga skaderisken främst på skadelidarsidan ger visserligen inte något entydigt svar i fråga om riskens placering. Över huvud taget fordras det långt mera ingående analyser av enskilda situationer för att man skall kunna ta ställning till detta vanskliga avvägningsproblem; kommittén skall i fortsättningen också ta upp vissa sådana typfall till närmare diskussion. Översikten torde emellertid visa att det många gånger kan te sig berättigat att skadeståndsansvaret för sakskador inskränks, i synnerhet när sådana skador är försäkringsbara. Den fördelning av risken som här kan anses önskvärd skulle då i första hand ske på den skadelidandes sida.

Ett sådant syfte kan främjas inte bara genom att regressrätten inskränks. Även en begränsning av självförsäkrares rätt till skadestånd verkar i denna riktning. Risken fördelas då för statens och kommunernas del på skattebetalarna, medan den när företag är självförsäkrare kan väntas bli åtminstone delvis utslagen på företagets kunder. Man kan vidare tänka sig att skadeståndsreglerna utformas så att ägare av mera värdefull egendom har direkt intresse av att försäkra denna. Ägaren skulle inte alltid kunna räkna med (full) ersättning, om han försummat att teckna sedvanlig försäkring på egendomen. Tankegången har i viss begränsad utsträckning genomförts i SkL genom regeln i 3: 6 (se härom ovan 1.7) men skulle kunna få en långt större räckvidd. Bestämmelser av

[1] Jfr 1.2 ovan samt allmänt Strömholm s. 176, Rabel s. 446 ff.

denna typ är självfallet ägnade att främja riskfördelningen på skadelidarsidan genom att de direkt uppmuntrar till sakförsäkring. Frågan, i vad mån sådana regler bör införas, är dock komplicerad och tveksam; den skall diskuteras närmare i ett senare sammanhang (6.2). Tills vidare skall bara framhållas att riskfördelningsfrågan inte enbart är ett spörsmål om hur regressreglerna bör utformas.

4.5 Närmare om regressrättens begränsning

Godtar man synpunkten att det i vissa fall är önskvärt att inskränka ansvaret för försäkringsbara sakskador, uppkommer till en början frågan hur detta bör påverka skadeståndsskyldigheten när den skadade egendomen faktiskt är försäkrad. I vilken utsträckning skall man tillåta regresskrav av försäkringsgivaren (eller skadeståndskrav av den skadelidande, om han av någon anledning inte skulle vilja ta sin försäkring i anspråk) mot den som annars skulle svara för skadan enligt skadeståndsreglerna?

I försäkringspraxis gör man här, som redan antytts, viss skillnad mellan å ena sidan fall där den skadeståndsskyldige saknar ansvarsförsäkring (och inte är självförsäkrare), å andra sidan fall där sådan försäkring (eller självförsäkring) föreligger. Också regeln i 3: 6 SkL utgår enligt motiven från att dessa fall skall behandlas olika. Regresskrav från sakförsäkringen kan som nämnt ofta framställas upp till det belopp som ansvarsförsäkringen täcker, men inte längre, frånsett när den ansvarige är självförsäkrare eller bort teckna ansvarsförsäkring (se ovan 1.7).

Det står klart att särskilt vägande skäl talar för att inskränka regressrätten när den skadeståndsskyldige inte är skyddad av ansvarsförsäkring och inte heller är självförsäkrare. Riskfördelning kan då i det enskilda fallet inte ske på den ansvariges sida.

Även andra väsentliga hänsyn kan åberopas mot regressrätt. Vid tillkomsten av FAL ansågs som nämnt försäkringstagarens intresse påkalla att inte återkrav skedde mot vissa personer. Såvitt gäller krav mot hans arbetstagare, skyddas dessa numera av regeln i 4: 1 SkL. Däremot finns alltjämt möjligheten att regressanspråk framställs mot försäkringstagarens närstående, låt vara att villkoren brukar inskränka rätten till sådana återkrav och att dessa i praktiken mycket sällan görs gällande.

Viktigare är emellertid att skadeståndsansvaret allmänt sett framstår som ett allvarligt hot mot privatpersoner och småföretagare med den tekniska utvecklingen. I dagens komplicerade och sårbara samhälle kan en ringa oaktsamhet medföra egendomsskador med avsevärd omfattning. Även om ansvarsförsäkringen blivit alltmer utbredd, kan som nämnt inte alla risker täckas genom denna, och inte heller kan man alltid anse den som underlåtit att skydda sig på detta vis böra stå sitt kast och bära risken framför sakförsäkringsgivaren; orsaken kan vara dålig ekonomi, relativt ursäktlig glömska, missförstånd eller tillfälligt förbiseende. Den allmänna regel om jämkning av oskäligt betungande skadestånd som nu införts i 6: 2 SkL ger ett visst skydd i sådana fall, men regeln är avsedd

att tillämpas bara undantagsvis, där full skadeståndsskyldighet skulle leda till klart stötande konsekvenser. Man kan göra gällande att ett bättre skydd behövs för dem som utan egen oaktsamhet av allvarligare slag har blivit ansvariga för en skada, särskilt när ändå inte den skadelidande personligen får bära förlusten. Undersökningen av regresspraxis visar att detta i varje fall för närvarande stämmer väl med de allra flesta försäkringsbolags inställning. Hur läget blir efter den avsedda effektiviseringen av regressverksamheten är mera oklart.

De nu anförda argumenten har naturligtvis inte någon tyngd när ansvarsförsäkring föreligger. I detta läge kan det synas mera tveksamt, om det är motiverat att begränsa regressrätten. Visserligen skulle detta stämma rätt väl med en förut omtalad regressöverenskommelse mellan flertalet i Sverige verksamma skadeförsäkringsbolag, som tillåter regress mot ansvarsförsäkring bara i de fall som 25 § anger (se ovan 3.1). Men där inte överenskommelsen gäller är det tydligen normalt att regresser sker mot andra försäkringsbolag. En inskränkning av denna möjlighet skulle innebära en klar avvikelse från nuvarande försäkringspraxis. Något liknande kan sägas om en begränsning av regressen mot självförsäkrare. Som nämnt tillvaratar försäkringsbolagen normalt alla möjligheter till återkrav mot staten och kommuner.

Emellertid kan även i dessa fall goda skäl anföras för att låta skadan som huvudregel stanna på sakförsäkringen. Detta följer redan av kommitténs förut angivna principiella ståndpunkt, att riskfördelning i allmänhet hellre bör ske på den skadelidandes än på den ansvariges sida. Det vore knappast motiverat att låta en sådan omständighet som att ansvarsförsäkring föreligger i det enskilda fallet rubba detta ersättningssystem, såvida inte starka billighetssynpunkter talar för att beakta försäkringen (vilket sker t. ex. vid barns ansvar, jfr 2: 2 SkL). I den mån en inskränkning av regressrätten – mot förmodan – skulle medföra en nämnvärd förskjutning av kostnaderna från ansvars- till skadelidarsidan, bör det framhållas att ur både försäkringstagarnas och försäkringsgivarnas perspektiv fördelarna med detta till stor del lär neutralisera nackdelarna. Flertalet företagare och privatpersoner tecknar kombinerad försäkring, vari både sak- och ansvarsförsäkring ingår. Skulle den nya regleringen i något fall påkalla en premiehöjning för sakförsäkringen, borde den också motivera en sänkning av premierna för ansvarsförsäkringen, frånsett de speciella fall där försäkringstagaren driver sådan verksamhet som redan nu i mindre utsträckning orsakar skador eller som av särskilda skäl anses alltjämt böra bära ett regressansvar i förhållande till sakförsäkringen. – Vad försäkringsgivarna angår, bör framhållas att de allra flesta bolag driver både sak- och ansvarsförsäkringsrörelse. Om de av en eller annan orsak anser sig inte böra justera premien trots att den nya lagstiftningen skulle ha påtaglig betydelse för skadekostnaderna, kan de hoppas på att ett gynnsammare utfall av ansvarsförsäkringsrörelsen åtminstone delvis kompenserar eventuella försämringar på sakförsäkringssidan.

Mot att låta regressrättens utformning bero av förekomsten av ansvarsförsäkring talar också att regressreglerna bör vara så enkla och

lättillämpade som möjligt – en synpunkt som f. ö. betonas också i direktiven. Om försäkringsförhållandena och försäkringsmöjligheterna på ansvarssidan i det enskilda fallet beaktas, blir det naturliga en liknande reglering som i 3:6 SkL, där inte bara förekomsten av försäkring och självförsäkring i det enskilda fallet utan också undantag i den aktuella ansvarsförsäkringen eller i sådan ansvarsförsäkring som är bruklig för ansvariga av samma kategori påverkar utgången av skadeståndstvisten (se ovan 1.7). En sådan komplicerad avgränsning av skadeståndsskyldigheten kan accepteras, när den – som enligt 3:6 – är tillämplig i förhållandevis få fall. Om motsvarande problem skulle komma upp i varje situation där den skadades egendom är försäkrad (liksom även när den skadelidande är självförsäkrare, jfr nedan), torde däremot rättsosäkerheten bli besvärande. Helt kan man väl inte på sakskadornas område reda sig utan mera flytande ansvarsregler, som hänvisar till omständigheterna i det enskilda fallet (jfr nedan 6.2), men det finns all anledning att i möjlig mån försöka undvika sådana bestämmelser.

Som redan antytts anser kommittén det finnas skäl att överväga regler som inskränker rätten till skadestånd för självförsäkrare och dem som försummat att teckna vederbörlig försäkring för den skadade egendomen. Det är uppenbart att bestämmelser av denna art också förutsätter inskränkningar i regressrätten. Den skadelidande kan inte gärna ha sämre rätt än en försäkringsgivare, som ersatt skadan, skulle ha haft. Frågan om sådana regler bör vara tillämpliga också när ansvarsförsäkring föreligger skall diskuteras i senare sammanhang (6.2). Här skall bara framhållas att om den skadelidande under alla omständigheter har rätt att kräva skadestånd i det vanligaste fallet, nämligen när ansvarsförsäkring föreligger, torde inskränkningen i hans rätt till ersättning få så ringa praktisk betydelse att den knappast kan väntas nämnvärt påverka ägare att teckna sakförsäkring för sin egendom.

I alldeles speciella fall kan en så långtgående inskränkning som nu antytts leda till otillfredsställande resultat. Om man inskränker regressen mot företagare, kanske med ansvarsförsäkring, och mot det allmänna, kan det tänkas att försäkringsgivaren – tvärtemot vad som är normalt och rimligt – vänder sig mot en oförsäkrad privatperson som är medansvarig för skadan, om det för dennes del finns förutsättningar för regressrätt t. ex. på grund av allvarligt vållande. Situationen lär emellertid inte vara särskilt praktisk, och om man – såsom kommittén avser – kraftigt inskränker regressrätten mot privatperson, torde den nämnda olägenheten inte få någon betydelse.

Enligt kommitténs mening utgör det sagda bärande skäl att inskränka försäkringsgivarens regressrätt, inte bara när den skadeståndsskyldige är oförsäkrad utan också i andra fall. Denna inställning har delats av de övriga nordiska skadeståndskommittéerna; även i Danmark och Norge, där redan regressrätten är avsevärt begränsad enligt tvingande regler (se 1.2 ovan), har man ansett en ytterligare väsentlig begränsning motiverad. Om de lagtekniska metoderna att genomföra denna har visserligen inte full enighet uppnåtts (jfr 5.1 nedan), men i sak torde resultatet av de planerade reformerna bli i stort sett detsamma.

Vad som nu sagts innebär emellertid inte att en sådan inskränkning av regressrätten bör gälla i alla situationer. Förhållandena varierar starkt; i många lägen kan regress tänkas fylla en viktig funktion. Att eftersträva helt enhetliga regler om återkrav över hela linjen torde vara förfelat.

Flera allmänna argument av skilda slag kan åberopas för att man skulle behålla regressrätt i vissa sammanhang: *hänsyn till försäkringsbolagens och försäkringstagarnas ekonomiska intressen*, till *regresskravens preventiva betydelse* och till det allmänna intresset att *vissa mer eller mindre farliga verksamheter slutligen bär de skador som verksamheterna orsakar*, även om skadorna i första hand täcks av sakförsäkring. Betydelsen av sådana motstående synpunkter diskuteras i de närmast följande avsnitten (4.6, 4.7 och 5).

4.6 Ekonomiska argument för regressrätt

Det enda skäl för att behålla försäkringsgivarens regressrätt som särskilt nämns i direktiven är "tungt vägande ekonomiska hänsyn". Man kan tänka sig sådana hänsyn av flera olika slag. *Försäkringsgivarnas* ekonomi kan påverkas menligt av en inskränkning av regressrätten. Det är möjligt att en premiehöjning kan bli erforderlig, vilken skulle göra sakförsäkring av vissa slag mindre eftertraktad och kanske leda till ett negativt urval av risker. I fall där försäkring meddelas i konkurrens med utländska försäkringsbolag, som kan åberopa fördelaktigare regressregler än de svenska, skulle också svenska bolags internationella konkurrenskraft kunna sättas i fara. – Inskränkningen kan också vara till skada för *försäkringstagarna*. De kan avhållas från att ta en sakförsäkring, som behövs för att trygga deras ekonomi. Någon gång kan en ändring i ansvarsreglerna medföra att en så stor del av risken läggs på skadelidarsidan att det får allvarliga ekonomiska följder t. ex. för företag, vilkas egendom i stor utsträckning hotas av risker från andra verksamheter.

Konsekvenser av nu antytt slag framstår utan tvivel som allvarliga från samhällsekonomisk synpunkt. Det vore olyckligt om den diskuterade reformen skulle få sådana verkningar. Som redan framhållits är en väsentlig synpunkt i sammanhanget att frivillig försäkring av egendom bör stimuleras. Detta syfte skulle motverkas, om försäkringen ter sig så dyr att egendomens ägare i större utsträckning avstår från försäkring. Det är också angeläget att förhindra att en ändring av regressreglerna medför mera påtagliga nackdelar för försäkringsbolagen eller för vissa kategorier av skadelidande.

En sådan utveckling som här antytts förutsätter emellertid att regressrätten spelar en nämnvärd roll för premiens storlek eller för försäkringsgivarens verksamhet i övrigt. I varje fall på en punkt synes det klart att detta verkligen är fallet; det gäller *sjö- och transportförsäkring* på egendom. Det är framför allt i dessa förhållanden som regressrätten fungerar som ett väsentligt led i ett system där risken genom skadeståndsreglerna fördelas på olika kategorier av företag (jfr 4.4 ovan). Här förbehåller sig försäkringsgivarna regelbundet full regressrätt i villkoren.

Ekonomiska hänsyn har avgörande betydelse för regressens utövande; återkrav framställs bara när möjlighet finns att få ut beloppet. Genom regressen anses en inte obetydlig del av ersättningen kunna återvinnas; belopp från 5 till 20 % har nämnts (se ovan 3.1). Regressrätt betraktas vidare som en förutsättning för återförsäkring på sedvanliga ekonomiska villkor. Över huvud taget medför det internationella inslaget i dessa försäkringsgrenar att de är särskilt känsliga för ingrepp i regressrätten. Man kan visserligen inte vänta sig att företagare i någon nämnvärd omfattning skulle avstå från sakförsäkring av dessa slag på grund av en premiehöjning, men konsekvenserna kan ändå bli vittgående och svåröverskådliga. – Också i fråga om annan *luftfartsförsäkring* torde liknande hänsyn framträda.

Återkrav bl. a. vid skada på försäkrade fartyg och flygplan begränsas för närvarande genom jämkningsregeln i 3: 6 SkL, vilken tillkom bl. a. för att ge en möjlighet att reducera skadeståndet vid katastrofskador av denna typ.[1] När det gäller transportörens ansvar för skada på transporterat gods torde i regel inte jämkning vara möjlig enligt denna paragraf.[2]

Det synes klart att vid de nu berörda skadetyperna så starka ekonomiska skäl kan tala för bibehållen regressrätt att lagstiftaren inte gärna bör vidta några väsentliga ändringar i nuvarande ordning. Det lär däremot inte möta hinder att inskränka regressmöjligheten i situationer där den i praktiken har mera begränsad betydelse. Hur reglerna om återkrav vid sjö-, transport- och luftfartsförsäkring närmare bör utformas skall kommittén diskutera i ett senare avsnitt (7.1).

Frånsett situationen inom dessa försäkringsgrenar är det svårt att finna några fall där regressen bevisligen har tungt vägande ekonomisk betydelse. I vart fall lär detta inte gälla, när regressöverenskommelser avskär sakförsäkringen från återkrav, vilket som nämnt är fallet vid ansvar grundat på vanlig (icke grov) culpa av den ansvarige eller på principalansvar (3: 1 SkL). Uppgifterna från försäkringshåll ger inte heller på något sätt vid handen att möjligheten till återkrav mot ansvarsförsäkringsgivare som står utanför regressöverenskommelserna, mot oförsäkrade företagare, mot staten eller mot oförsäkrade kommuner skulle vara någon ekonomisk nödvändighet för försäkringsbolagen. Över huvud taget är uppgifterna om regressens ekonomiska betydelse vaga och verkar till stor del grundade på mera intuitiva ekonomiska bedömningar. I varje fall när det gäller brandskador, där verkligen stora ekonomiska värden står på spel, synes en vanlig inställning på försäkringshåll vara att risken naturligen bör stanna på sakförsäkringen utan att det normalt skulle finnas möjlighet till återkrav. Inte ens från de lokala bolagens sida framträder några starkare önskemål om regressens bibehållande just av ekonomiska skäl. Man torde kunna utgå ifrån att det i regel skulle ha mycket obetydlig återverkan på premien, ifall regressrätt uteslöts i fall som de berörda. I vart fall kan inte den tänkbara premieökningen väntas få någon nämnvärd inverkan på försäkringsfrekvensen.

Regress som grundas på den dispositiva regeln i 25 § FAL är tillåten enligt nuvarande regressöverenskommelse. Vad som här har ekonomisk betydelse är framför allt återkrav mot den som bär strikt ansvar "enligt

[1] Jfr 1.7 ovan och Prop. 1972: 5 s. 231 ff, 369 f.

[2] Prop. 1972: 5 s. 540 f.

lag". Från försäkringshåll har inte heller här åberopats något material som tyder på att regressen skulle ha större ekonomisk vikt, frånsett vid vagnskadeförsäkring på motorfordon (5.2 nedan). Det är svårt att i övrigt finna en viss kategori av skadelidande eller en viss typ av försäkring som i någon utsträckning skulle vara beroende av att risken i nuvarande omfattning kunde flyttas över på ansvarssidan.

Därmed är dock inte sagt att tillräckliga ekonomiska skäl skulle saknas att behålla regressrätt utanför sjö-, transport- och luftfartsförsäkringens område. Det är tänkbart att visserligen regressrätten inte ter sig som en ekonomisk nödvändighet för skadelidarsidan men att likväl en samhällsekonomisk värdering leder till att det befinnes rimligt att vissa kostnader snarare bärs av den ansvarige än den skadelidande. Just i de fall där lagstiftaren anser det motiverat med strängare ansvar än vad som framgår av SkL får detta särskild betydelse.

Skälen för regressrätt vid olika verksamheter skall ingående diskuteras i senare sammanhang (se 5 nedan).

4.7 Regress av preventionsskäl

I sin nuvarande utformning synes 25 § FAL ge uttryck för tanken att regress i viss utsträckning bör förekomma av hänsyn till preventionen. Paragrafen går dock inte särskilt långt i detta hänseende. Den tillåter inte återkrav ens mot skadevållare som gjort sig skyldig till allvarlig vårdslöshet, såvida inte vårdslösheten kan betraktas som grov. Regeln är visserligen dispositiv, men som nämnt avsågs den från början, enligt 1925 års kommittébetänkande, att vara tvingande, och diskussionen när ändringen skedde tyder knappast på att preventionssynpunkter haft betydelse i sammanhanget.[1] Det är f. ö. antagligt att regeln påverkats inte bara av preventionstanken utan också av sådana allmänna rättvisesynpunkter som att det skulle te sig stötande om försäkringen skyddade i fall av grovt vållande.

Härtill kommer att rättspraxis tolkat begreppet grov vårdslöshet mycket restriktivt i detta sammanhang.[2] Endast i sällsynta fall har regressansvar på denna grund kunnat komma i fråga.

Uppgifterna om försäkringspraxis visar att även när bolagen förbehållit sig full regressrätt de vanligen utövar denna mycket återhållsamt mot enskilda skadevållare som inte skyddas av försäkring. Där regressöverenskommelsen gäller, kan bolagen endast regressa enligt 25 §. I övrigt sker återkrav huvudsakligen vid uppsåtliga brott, i viss utsträckning också vid mera allvarlig vårdslöshet och vållande under alkoholpåverkan. I alla dessa fall brukar regresskraven begränsas till ett belopp som framstår som lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Å andra sidan utövar vissa bolag regressrätt mot företagare, närmast entreprenörer av olika slag, även när inte någon grov vårdslöshet förekommit men man i varje fall kan konstatera olämpliga arbetsmetoder eller otillräckliga försiktighetsmått – m. a. o. fall där den oaktsamhet som förekommit från företagens sida inte varit av mera tillfällig natur.

[1] Jfr SOU 1925: 21 s. 103 ff, NJA II 1927 s. 399.

[2] Jfr Hellner, Regressrätt s. 57 ff. Senare rättspraxis av intresse förekommer knappast. (Jfr dock NJA 1962 s. 281 och NJA 1965 s. 244, ang. tillämpning av 18 § FAL.)

Denna praxis syftar uppenbarligen till att inskärpa vikten av större aktsamhet från företagens sida. – På det hela taget synes emellertid preventionstanken spela en ganska underordnad roll också i försäkringspraxis.

1958 års förslag innebar att regress av preventiva skäl skulle behållas mot den som själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet. I fråga om juridiska personer skulle regressrätt föreligga vid uppsåt eller grov vårdslöshet hos dess organ. Vårdslöshet skulle anses som grov, när den var så betydande att det inte var rimligt att den vållande åtnjöt skydd av försäkringen; utredningsmannen framhöll att man i Sverige måhända dittills varit för restriktiv med att anse grov vårdslöshet föreligga.[1] Vid den skälighetsavvägning som i övrigt skulle bli avgörande för regressansvaret borde enligt förslaget också preventiva hänsyn spela in. Utom vid vissa verksamheter av mera farlig karaktär skulle regress inte äga rum, när den enskilde gjorde sig skyldig till alldaglig oförsiktighet eller ouppmärksamhet.[2] Även bedömningen, vilka verksamheter som borde bära regressansvar, skulle påverkas av preventionstanken, liksom prövningen av regresskrav mot offentlig verksamhet.[3]

I direktiven är preventionssynpunkten inte uttryckligen berörd som en tänkbar anledning att bibehålla regressrätt. Där nämns bara, vid sidan av tungt vägande ekonomiska hänsyn, "andra särskilda skäl". I sammanhanget kan framhållas att preventionstanken tillmäts ringa vikt också i den principdiskussion om skadeståndsrättens framtid som förekommer i propositionen med förslag till SkL.[4]

Som tidigare utvecklats är preventionshänsyn ett ganska omstritt argument i diskussionen om skadeståndsreglernas utformning, inte minst genom att den skadeståndsskyldige i allmänhet har möjlighet att teckna en ansvarsförsäkring som skyddar honom helt eller till väsentlig del mot konsekvenserna av egen och anställdas oaktsamhet (se 4.4 ovan). Det synes därför i de flesta fall omotiverat att låta sådana hänsyn få avgörande betydelse för regressreglernas utformning. Från särskilt en synpunkt bör dock möjligheten beaktas att ett skärpt skadeståndsansvar har skadeförebyggande effekt. Det gäller den ekonomiska prevention[5] som det kan innebära, om företagare av olika kategorier påverkas att inrätta sin verksamhet så att den i så ringa utsträckning som möjligt belastas av kostnaderna för sakskador. Denna effekt torde som nämnt till väsentlig del bero av möjligheterna till ansvarsförsäkring samt villkor och premiesättning vid sådan försäkring (jfr 4.4 ovan). Beträffande risker som uteslutits från ansvarsförsäkringens område får den skadeståndsskyldige mera direkt känning av ett strängare skadeståndsansvar. Detsamma gäller naturligtvis vid självförsäkring på den ansvariges sida.

Också i dessa fall är det emellertid i hög grad tveksamt vad en ändring av regressrätten kan betyda för skadefrekvensen. Framför allt vill kommittén understryka att även om försäkringsbolagens regress skulle ha sitt värde från preventionssynpunkt – något som inte låter sig säkert konstateras – man knappast kan vänta eller ens begära att bolagen i gemen utövar regresser, där detta från samhällets synpunkt framstår som

[1] SOU 1958:44 s. 34 f.

[2] SOU 1958:44 s. 36.

[3] SOU 1958:44 s. 41, 42.

[4] Prop. 1972:5 bl. a. s. 80 f.

[5] Om begreppet se ovan 4.4.

mest erforderligt, och inte heller att det sker med den konsekvens som man kunde önska. Det är oundvikligt att ekonomiska hänsyn här bestämmer bolagens handlande. Man måste också räkna med att utövningen i inte ringa utsträckning beror av de enskilda bolagens traditioner och intressen, i någon mån t. o. m. av de enskilda tjänstemännens värderingar. Undersökningen av regresspraxis ger många exempel på sådana variationer i bedömningen av likartade fall. Det är av stort värde att försäkringsbolagen alltmera intresserar sig för skadeförebyggande åtgärder av olika slag bl. a. inom ansvarsförsäkringen; men det synes ändå motiverat att bara i begränsad utsträckning lita till deras regressverksamhet, när det gäller preventionen mot skador. Denna verksamhet måste påverkas också av andra syften. En annan sak är att blotta möjligheten till regress i särskilda fall kan ha sitt värde från preventionssynpunkt.

I sammanhanget kan också erinras om att sakförsäkring regelmässigt gäller med en viss självrisk. Den skadeståndsskyldige måste under alla omständigheter räkna med att få ersätta självriskbeloppet, låt vara att en skadelidande rätt sällan torde anse det värt besväret att framställa ett sådant krav mot oförsäkrade skadevållare med dålig ekonomi.

I varje fall i en situation torde det vara klart att regressen bör bibehållas, nämligen mot den som vållat skadan med *uppsåt*. Att slopa möjligheten till återkrav i detta läge synes under inga omständigheter acceptabelt, om skadeståndskravet skall anses ha någon som helst preventiv funktion. Det torde f. ö. också strida mot en utbredd rättsuppfattning hos allmänheten, om en skadevållare här skulle gå fri från ersättningsskyldighet på bekostnad av kollektivet av försäkringstagare på skadelidarsidan.

Något mera tveksam kan frågan synas, i vad mån regress bör tillåtas vid *grov vårdslöshet* hos den ansvarige. Enligt kommitténs mening talar emellertid övervägande skäl för att liksom nu likställa sådant vållande med uppsåt. Begreppet tolkas som nämnt mycket restriktivt i rättspraxis. I de fall där vårdslösheten verkligen anses grov i vedertagen mening skulle det utan tvivel, även bortsett från preventionshänsyn, te sig stötande om skadevållaren ginge fri. Här kan f. ö. omständigheterna ibland tyda på uppsåt hos skadevållaren, fast detta inte går att till fullo bevisa. Ytterligare kan nämnas det inte opraktiska fallet att skadevållaren visserligen haft direkt uppsåt att vålla viss skada men händelseförloppet tagit en sådan vändning att skadan blivit betydligt större än väntat. Att urskilja i vad mån denna skada omfattats av hans indirekta eller eventuella uppsåt kan ofta vara mycket svårt. I allmänhet torde emellertid hela skadan kunna anses vållad i varje fall med grov vårdslöshet, varför man undviker avgränsningsproblem, om regress tillåts även i detta fall.

Från vissa försäkringsbolag har påpekats också värdet av att regress sker mot den som vållar skada under alkoholpåverkan – något som särskilt tillåts enligt somliga försäkringsvillkor. Utan tvivel kan det finnas anledning att utkräva ersättning i en del fall av detta slag, framför allt när den alkoholpåverkade ägnar sig åt verksamhet av mera riskfyllt slag. Vad särskilt angår skada vållad av alkoholpåverkade förare av bilar och andra

motorfordon, kan emellertid framhållas att enligt trafikskadelagen regressrätt för trafikförsäkringen skall finnas (utom mot järnväg och spårväg) endast mot den som har vållat skadan uppsåtligen eller med grov vårdslöshet (20 §). Det förefaller rimligt med en motsvarande avgränsning också för sakförsäkringens del. Att märka är att återkrav här vanligen riktas mot trafikförsäkringen; vilka regler som då bör gälla skall behandlas senare (5.2). En särregel för sakförsäkring skulle få betydelse i vissa fall där inte trafikförsäkringen täcker skadan, huvudsakligen vid återkrav från vagnskadeförsäkring mot förare av det försäkrade fordonet eller från transportförsäkring mot föraren av det fordon varmed försäkrat gods befordrats. Kommittén anser det inte erforderligt att ge en speciell regressregel för dessa situationer. Som trafikskadeutredningen funnit i ett motsvarande fall[1] synes man kunna komma till tillfredsställande resultat genom en rimlig tillämpning av regeln om återkrav vid grov vårdslöshet. Intet säger att detta begrepp i fortsättningen skall tolkas lika restriktivt som nu också när skada vållats på grund av alkoholpåverkan. Denna sistnämnda fråga skall beröras i den speciella motiveringen (se nedan 13.2). – Vad särskilt angår skada som den försäkrade själv vållar i alkoholpåverkat tillstånd, kan framhållas att denna situation inte regleras av 25 § utan av 18–20 §§ FAL; frågan faller utom kommitténs uppdrag.

Möjligen kan invändas att det under vissa omständigheter skulle kunna verka oskäligt hårt att döma ut ersättning för hela skadan vid grov vårdslöshet; detta gäller kanske t. o. m. i något fall när hela skadan vållats med uppsåt. Undersökningen av försäkringspraxis visar att försäkringsbolagen även vid grovt vållande i allmänhet söker anpassa skadeståndskravet efter den ansvariges individuella förhållanden – utom skuldgraden hans ekonomi och sociala situation i övrigt. Skadevållare i små omständigheter brukar ofta krävas bara på så pass höga belopp som de med tiden borde kunna betala. Billighetssynpunkter torde här spela en viss roll, vid sidan av en naturlig önskan att inte lägga ned kostnader på resultatlösa återkrav.

Kommittén anser det önskvärt att regressrätten också i fortsättningen utövas med denna urskillning. Det kunde ligga nära till hands att i fall av denna typ också ge en laglig möjlighet att åtminstone nedsätta regressanspråket, så att det inte blir oskäligt betungande. En sådan föreskrift behöver emellertid inte tas in i regressparagrafen; den allmänna jämkningsbestämmelse som numera har införts i SkL (6:2) är tillämplig i denna situation och bör ge domstolarna utrymme för reduktion av skadeståndet.[2] I förening med sådana särskilda bestämmelser om ansvarslindring som 2:2, 2:3 och 4:1 SkL – angående respektive barns, psykiskt abnormas och arbetstagares ansvar – torde regeln utgöra ett tillräckligt skydd för den ansvarige. Det synes emellertid rimligt att dess tillämpning i någon mån påverkas av lagstiftarens skärpta inställning till regresskraven; det bör ligga särskilt nära till hands att jämka, om den skadelidande är skyddad genom försäkring.

Återkrav på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet bör enligt kommitténs mening utövas endast mot den som själv har gjort sig skyldig till sådant förfarande. Det kan synas tveksamt om man ens bör gå så långt

[1] SOU 1974:87 s. 223 f, jfr s. 177 f.

[2] Jfr SOU 1971:83 s. 41, 51. – Bestämmelsen har i kommitteförslaget flyttats till 6:3 SKL.

som i 1958 års förslag och låta en juridisk person svara för handlande av skadevållare i organställning. Med hänsyn till den traditionella inställningen i svensk rätt torde dock en sådan tillämpning få accepteras. Däremot motiverar knappast grunderna för regeln att regresskrav framställs mot ett företag redan när dess personal gjort sig skyldig till uppsåt eller grov vårdslöshet. Preventionen torde här få tillvaratas genom regresskrav mot den skyldige, som enligt 4: 1 SkL i regel torde svara för hela eller större delen av skadan.

Det sagda har utgått från antagandet att begreppet grov vårdslöshet alltjämt skulle ha en tämligen snäv räckvidd. Man kan emellertid ställa frågan, om inte – även med kommitténs ganska skeptiska inställning till preventionsargumenten – det kan te sig befogat att medge regress också vid viss annan vårdslöshet än den som traditionellt betecknas som grov. Bl. a. kan framhållas den tendens som förekommer hos åtskilliga bolag att utöva regressrätt mot entreprenörer m. fl. företagare som en reaktion på en vårdslöshet från företagarens sida, som synes mera varaktig och kanske medveten (se ovan 3.1). En situation som lär ha medfört vissa problem för försäkringsbolagen är när sådana arbetsmetoder använts att skadan får anses som en närliggande och beräknelig följd av dem, liksom också när den utgjort en lätt förutsebar konsekvens av att bristfällig eller annars olämplig materiel kommit till användning. Regresskrav kan just i dessa fall tänkas ha viss effekt närmast som ekonomisk prevention. Det ter sig knappast rimligt att låta kostnaden stanna på den skadelidandes sida i fall där arbetsledningen måste antagas med öppna ögon – i besparingssyfte eller av liknande skäl – tagit risken för att skada av det aktuella slaget skulle inträffa. Från de övriga nordiska ländernas skadeståndskommittéer har framhållits att under alla förhållanden grova fel av denna typ borde medföra regressansvar. Här kan också erinras om praxis rörande tillämpningen av 25 § i danska FAL, där man som nämnt tillåtit regress bl. a. vid fackmässiga fel av denna typ (se ovan 1.2).

En situation som påminner härom kan uppkomma när skada vållas från det allmännas sida t. ex. vid bristfällig väghållning eller vid riskabla militärövningar. Man kan inte bortse från möjligheten att det skulle framträda en tendens att spara in på anslag eller i övrigt underlåta vissa åtgärder för att lindra egendomsskada, om det allmänna inte under några omständigheter behövde riskera några skadeståndskrav; för väghållarens del kan erinras om att också trafikförsäkringens regress skall slopas mot honom enligt förslaget till trafikskadelag.[1] Att sakskador konsekvent skulle bäras av de enskilda i dessa situationer måste framstå som i hög grad stötande från allmänhetens synpunkt, i varje fall om arbetsledningen måste ha insett risken.

I vissa lägen är det väl tänkbart att bedöma också sådan vårdslöshet som grov utan något klart brott med tidigare praxis. Men ofta, särskilt vid större företag, saknas förutsättningar för regress på grund av grovt vållande hos företagaren själv, och många gånger är det svårt att utpeka en viss funktionär som bär ansvaret för att ett oförsvarligt arbetssätt eller liknande har valts och därför skulle utsättas för regresskrav. Det kan under alla omständigheter vara besvärligt att bevisa att förhållandena är

[1] Frågan, om denna ståndpunkt skall godtas, diskuterar kommittén senare (under 11).

så graverande att grov vårdslöshet kan anses föreligga. Samtidigt kan det stå alldeles klart att en mycket allvarlig brist förekommit i verksamheten som sådan och att den som bär ansvaret för arbetets uppläggning inte gärna kan ha varit okunnig härom. I fall av denna typ utesluts ofta försäkringsskydd från enskilda företagares ansvarsförsäkring.[1]

En möjlighet att komma till rätta med dessa skador kunde vara att genom en mera allmän regel utvidga regressrätten till en del fall utanför den grova vårdslöshetens område genom att medge återkrav vid "vårdslöshet av allvarlig beskaffenhet" på den ansvariges sida, eller liknande. Det skulle emellertid också med en sådan bestämmelse vara en påtaglig risk att regressrätt görs gällande i situationer där den enligt kommitténs principiella inställning inte är tillräckligt motiverad. Vidare kan det medföra betydande gränsdragningsproblem att införa en ny gradering av vårdslösheten, hur regeln än formuleras. Inte heller framstår det som lämpligt att liksom f. n. i Danmark låta skiljelinjen gå mellan fackmässiga och andra fel; också detta kan vålla svårigheter i praktiken.

Det lämpliga synes därför vara att medge regress i vissa mera preciserade fall av denna typ. Förutsättningen bör vara att oförsvarliga arbetsmetoder har valts som medfört en betydande risk för sådan skada som sedan inträffat och att risken måste ha stått klar för arbetsledningen på platsen; vårdslösheten bör alltså ha varit mera varaktig och medveten. I så fall bör regress tillåtas inte mot enskilda funktionärer – det skall enligt förslaget förutsätta grov vårdslöshet – men mot själva företaget. På motsvarande sätt bör detta svara för ett val av material eller hjälpmedel i arbetet som i samma hänseenden framstår som oförsvarligt.

Kommittén har därför stannat för att tillåta regress, om den som skadeståndskravet riktas mot har i offentlig eller yrkesmässig verksamhet begagnat arbetsmetoder eller materiel med oförsvarliga, för arbetsledningen kända brister som orsakat skadan. I den danska kommittén övervägs en liknande regel, medan det norska förslaget torde komma att gå något längre (jfr 5.1 nedan).

En regressregel av denna typ har naturligtvis en begränsad räckvidd. Några säkra uttalanden om regressrättens värde från preventiv synpunkt kan dock inte göras ens i dessa situationer. Härtill kommer att entreprenörers och andra företagares ansvar kan täckas genom ansvarsförsäkring, i varje fall i den mån skadan drabbat annan egendom än den som deras arbete omedelbart avsett.[2] Under sådana omständigheter synes preventionshänsyn knappast kunna ensamma motivera en längre gående regressrätt än nu har angetts, och den ekonomiska betydelsen av regress lär vara begränsad i detta läge (jfr 4.5 ovan). Kommittén anser det därför inte vara befogat att ställa upp en allmän regel om att återkrav alltid skulle vara möjligt mot vissa företagare, närmast mot entreprenörer av vissa kategorier, vid vållande (eller icke ringa vållande) på deras sida.

I detta sammanhang bör emellertid anmärkas att också vissa andra möjligheter torde finnas att komma till rätta med den påstådda tendensen till mera medveten och varaktig vårdslöshet. Som framgår av fortsättningen avser kommittén att tillåta regress vid grävnings- och sprängningsarbeten i offentlig och yrkesmässig verksamhet, och i så fall

[1] I företagsförsäkringen brukar förekomma ett undantag för skada som uppkommit under sådana omständigheter att det för försäkringstagaren eller hans arbetsledning borde ha stått klart, att skada skulle komma att inträffa.

[2] Jfr Hellner, Försäkringsrätt s. 415 ff.

tillvaratas preventionen på ett betydelsefullt område. Vidare är meningen att medge regress mot företagare som levererat skadebringande produkter (se 5.10 nedan), och sådana bör i särskilda fall kunna tillgripas bl. a. mot entreprenör som installerat bristfälligt material. Vid sidan av skadefall av dessa slag torde skador där preventionshänsyn kan påkalla regress framför allt uppkomma i kontraktsförhållanden och mycket ofta drabba egendom, som företagaren har åtagit sig att utföra arbete på eller annars omhändertagit. Även av andra skäl kan det te sig befogat att behålla regress mot medkontrahenter i detta läge (se närmare nedan 5.11). Om som kommittén förordar regressansvar föreligger också beträffande sådan egendom som nu har angetts, torde detta utgöra en ytterligare press på företagaren att tillse att arbetet utförs med omsorg, helst som denne som nämnt lär ha svårt att täcka ansvaret även för egendom av detta slag genom ansvarsförsäkring. På detta vis torde preventionssynpunkter i tillräcklig utsträckning kunna tillvaratas utan att man behöver använda några mera långtgående bestämmelser av generell natur.

I andra fall än dem som nu har behandlats kan det enligt kommitténs mening inte bli tal om att grunda regressrätt väsentligen på preventionshänsyn. Därmed är inte sagt att man skulle lämna preventionsfrågan utan beaktande i andra särskilda situationer där återkrav kan komma i fråga. I den fortsatta diskussionen kommer den att beröras i åtskilliga sammanhang.

5 Regressrätt mot vissa verksamheter

5.1 Allmänna synpunkter

Frågan blir nu, i vad mån man enligt reformerade regressregler bör tillåta återkrav mot mer eller mindre farliga verksamheter av olika slag – en möjlighet som inte direktiven direkt berör. Skälen för en sådan regress skulle närmast vara av samhällsekonomiskt eller rättspolitiskt slag: det skulle vara lämpligt eller i vart fall stämma med lagstiftarens allmänna inställning till fördelningen av ekonomiska risker i samhället, om skadorna snarare skulle bäras av dem som driver verksamheterna i fråga än av dem som äger egendom, vilken skadas på detta sätt.

I 25 § 1 st. FAL föreskrivs som nämnt regressrätt vid skadeförsäkring bl. a. mot den som "enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke". Härmed avses otvivelaktigt fall där rent strikt ansvar, oberoende av vållande, åläggs enligt lag eller utan lagstöd i rättspraxis, liksom också lagstadgat ansvar för presumerat vållande (t. ex. 2 § bilansvarighetslagen). Vidare torde regressrätt föreligga, när ansvar för annans vållande stadgas i speciallagstiftning, t. ex. enligt 233 § (tidigare 8 §) sjölagen och 6 § 1 st. järnvägsansvarighetslagen[1]. Enligt ett tillägg, infört vid SkL:s tillkomst år 1972, undantas däremot uttryckligen skadeståndsansvar enligt 3:1 och 3:2 SkL från paragrafens område. Regressrätt vid sådant ansvar förutsätter alltså förbehåll i försäkringsvillkoren eller särskild överlåtelse av rätten till skadestånd.

Skälen för att regressrätt skall äga rum i de nämnda fallen av skärpt ansvar framgår inte närmare av FAL:s motiv. Där sägs bara att skadeståndsanspråket "otvivelaktigt" bör övergå på försäkringsgivaren, när enligt lag skadeståndsskyldighet föreligger utan hänsyn till tredje mannens vållande;[2] som exempel nämns sedan ett antal regler om ansvar av denna typ i speciallagstiftningen. Det avgörande torde ha varit tanken, att när en viss farlig verksamhet av bl. a. samhällsekonomiska skäl ålagts ett strikt ansvar för farlig verksamhet, detta inte bör ändras genom existensen av en skadeförsäkring.[3] I diskussionen om försäkring och skadestånd har man också utvecklat liknande synpunkter som skäl för att regressrätten på denna punkt bör behållas.[4]

1958 års betänkande angående försäkringsgivares regressrätt anknöt som nämnt inte till någon viss ansvarstyp i fråga om regressrätten. Domstolen kunde enligt förslaget, med beaktande av skadeorsaken och

[1] SOU 1925: 21 s. 102 f.

[2] SOU 1925: 21 s. 102.

[3] Jfr Hellner, Försäkringsrätt s. 280, Bengtsson, Försäkringsrätt s. 81.

[4] Se bl. a. Strahl i SOU 1950: 16 s. 112 ff, jfr s. 73 f, Ussing i betänkandet Nordisk lovgivning om erstatningsansvar (1950) s. 47.

omständigheterna i övrigt, bestämma att återkravet skulle bortfalla eller nedsättas, om det ansågs kunna ske utan åsidosättande av försäkringsmässiga hänsyn.[1] Utredningsmannen fann emellertid regress vara påkallad för att lägga det ekonomiska ansvaret på verksamheter som, med hänsyn till sin art eller omfattning, rimligen borde bära kostnaden framför försäkringskollektivet på skadelidarsidan; så skulle vara fallet när regressen från premiesynpunkt hade någon betydelse för detta kollektiv. Bl. a. skulle sjöfarten, luft- och järnvägstrafiken, bilismen, elverk och liknande bära regressansvar, liksom även annan verksamhet som var förenad med särskilda risker (t. ex. tillverkning av eller handel med explosiva varor och bergsprängning), industriella immissioner och sådan offentlig verksamhet som bl. a. flygplatsverksamhet, väghållning, hamnrörelse, fyr- och märkesväsendet samt militär eller polisiär verksamhet om den medförde rent strikt ansvar för det allmänna.[2] Utredningsmannen tänkte sig att försäkringsbolagen genom en samarbetsnämnd skulle framföra synpunkter för att tolkningen av lagregeln skulle underlättas.[3] Vid remissbehandlingen av förslaget kritiserades lagtextens vaga avfattning i fråga om regressrättens räckvidd och motivens hänvisning till en skönsmässig bedömning bl. a. när det gällde kretsen av regressansvariga verksamheter (se ovan 1.5).

Varken i motiven till SkL eller i direktiven till kommittén har synpunkten betonats att regressrätt borde behållas mot farliga verksamheter. Gängse regressöverenskommelser är emellertid utformade i enlighet härmed; som nämnt föreligger full regressrätt i fall som anges i 25 § FAL. Även annars synes tanken spela en roll för vissa försäkringsgivare.

Frågan vad de ekonomiska konsekvenserna kan väntas bli, om en verksamhet får svara för de sakskador som den orsakar också när skadorna täcks av sakförsäkring, är uppenbarligen mycket svår att bedöma. När det gäller företagare är det sålunda ofta helt oklart, om de ökade kostnaderna – eventuellt i form av en höjning av premien för företagarnas ansvarsförsäkring – till någon del går att övervältra på företagarnas kundkrets och vad följden av detta i så fall kan bli på längre sikt. Också när den ökade belastningen läggs på privatpersoner, t. ex. för biltrafikens del, är det vanskligt att förutse vad detta i längden kan betyda för benägenheten att ägna sig åt verksamheten i fråga. Över huvud taget torde resonemanget ha betydelse bara för verksamheter som innebär mera betydande risker för större sakskador; i andra fall kan man inte räkna med att den ringa belastning som regressansvaret utgör skall få märkbar samhällsekonomisk effekt.

Man får ibland räkna med att en ökad belastning på verksamheten kan få skadehindrande effekt genom att de som driver den får särskilda skäl att handla så att skador undviks. Det blir alltså fråga om s. k. ekonomisk prevention (jfr ovan 4.7). Också regelns betydelse i detta hänseende är emellertid i allmänhet mycket svårberäknelig. Att vänta sig någon annan mera direkt preventiv effekt av att det strikta regressansvaret behålls torde under alla omständigheter vara obefogat, så länge risken är sådan att den kan täckas av ansvarsförsäkring till rimlig kostnad; skadeförebyggande föreskrifter inom ansvarsförsäkringen kan dock få särskild

[1] Se förslaget till 25 § 1 mom. 2 st. i SOU 1958: 44.

[2] SOU 1958: 44 s. 35 f, 39 ff.

[3] SOU 1958: 44 s. 35.

betydelse i dessa fall. Vidare kan det stränga ansvaret tänkas bidra till att ansvarsförsäkring tecknas i större utsträckning än annars skulle ha skett.

Att grunda ett förslag till regressrättens reglering på sådana lösa antaganden om dess verkningar som här har antytts vore knappast försvarligt. Det synes oundvikligt att frågan, om en verksamhet i förhållande till sakförsäkringen skall bära kostnaderna för de skador den orsakar, till stor del beror av en värdering av verksamhetens lämplighet från samhällssynpunkt och det önskvärda i att de skadelidande slipper slutligen stå för skadekostnaderna. En möjlighet kan vara, att man sökte viss ledning i syftet med den speciallagstiftning som förekommer på området. Bygger en lag om skärpt ansvar på tanken, att en verksamhet skall bära kostnaden för uppkomna skador, skulle vägande samhällsekonomiska skäl i direktivens mening kunna anses föreligga för att behålla regressrätten.

En granskning av förarbetena till dessa speciallagar visar emellertid, att det skärpta ansvaret visserligen brukar delvis motiveras med synpunkten att den skadelidandes ersättningsmöjligheter skall förbättras men att lagstiftaren i allmänhet inte tar ställning till vad som bör gälla, när de redan fått gottgörelse av sakförsäkringen. Över huvud taget är det påfallande sällan som diskussionen vid lagstiftningens tillkomst särskilt tar sikte på sakskador. Man får i allmänhet intrycket att risken för skador på person spelat den största rollen för lagstiftningens tillkomst, även om detta inte sägs uttryckligt. Ibland – det gäller närmast järnvägsansvarighetslagen – lär sakskaderisken visserligen från början ha haft väsentlig betydelse men numera kommit i skymundan.

Ett undantag gäller dock i fråga om vägtrafikskadorna. I trafikskadeutredningens betänkande (SOU 1974: 87) diskuteras ingående var risken för sådana sakskador som omfattas av trafikförsäkring skall läggas. De lösningar som utredningen kommit fram till och som i väsentliga delar godtagits också av regeringen (se Prop. 1975/76: 15) har alltså stort intresse i sammanhanget.

Även om sålunda en viss ledning kan hämtas i den allmänna tendensen hos lagstiftningen på senare tid är kommittén i stort sett hänvisad till egna värderingar vid bedömningen, om en viss verksamhet bör belastas med kostnaderna för sakskador som den orsakar. Att avgöra dessa frågor ter sig särskilt vanskligt med tanke på de vittgående och långsiktiga konsekvenser lagstiftarens ställningstagande kan få med den ökade utbredningen av försäkringar. Man kan mot denna bakgrund sätta i fråga, om det inte kunde räcka att – som skedde i 1958 års förslag – lagstiftaren gav en allmänt hållen regel och lämnade åt rättspraxis att närmare utforma riktlinjerna för regressrätten.

Kommittén anser emellertid inte denna tekniska lösning kunna accepteras. För domstolarna måste det bli utomordentligt svårt att bedöma, hur försäkringstekniska skäl, olika gruppers intressen och skilda samhällsekonomiska hänsyn skall vägas mot varandra i olika situationer; alldeles särskilt gäller detta, när samhällsutvecklingen påkallar en omprövning av tidigare tillämpade regressprinciper. Det är här fråga om avvägningar som typiskt sett ankommer på lagstiftaren, som ensam har

resurser och överblick nog att komma till rätta med problem av denna typ. Som man från många håll invände vid remissbehandlingen av 1958 års förslag, är en mera lösligt utformad regressbestämmelse ägnad att medföra rättsosäkerhet och talrika tvister; för försäkringsbolagens skadereglering måste den medföra stora problem. Här kan erinras om direktivens uttalande att klara och entydiga regler bör eftersträvas. Av sådana skäl anser kommittén att det i lagen bör klart preciseras, i vilka fall regress bör vara möjlig.

Vid överläggningar med övriga nordiska skadeståndskommittéer har man från dansk och finländsk sida närmast varit benägen att använda sig av den svenska metoden, medan man i Norge synes föredra en mera allmänt hållen bestämmelse, vars innebörd skulle utvecklas i motiven; den norska regeln skulle innebära att verksamhet som innebär "særlig risiko" för skada i förening med vållande med avseende på denna risk skulle grunda regressansvar, varjämte återkrav skulle vara möjliga vid ansvar enligt viss speciallagstiftning. Denna reglering har visst samband med speciella norska rättstraditioner, framför allt det icke lagfästa strikta ansvar som gäller just för verksamheter förenade med särskild risk. Också den norska bestämmelsen innebär en väsentligt inskränkt regressrätt.

Kommittén är medveten om att de snabba förändringarna i samhället och försäkringsteknikens framsteg kan leda till att sådana regressbestämmelser som kommittén föreslår ganska snart ter sig föråldrade på enskilda punkter. Man får t. ex. räkna med att försäkringsbolagen i en framtid tvekar att meddela en ny typ av sakförsäkring av den anledningen att de tvingande regressreglerna hindrar återkrav och att det skulle bli alltför betungande för ägarna av den försäkrade egendomen att bära hela risken. Kommittén vill emellertid understryka att den inte väntar sig och inte ens anser det önskvärt att den föreslagna regleringen av regressrätten skall bestå helt oförändrad på längre sikt. Lagstiftaren måste hela tiden vara beredd att ompröva inställningen till regressmöjligheterna, t. ex. i samband med införandet av lagregler om strikt ansvar på nya områden eller – eventuellt efter initiativ från försäkringshåll – när nya försäkringstyper tillskapas. Enskilda lagreglers livslängd blir över huvud taget allt kortare, särskilt på områden där teknik eller samhällsförhållanden snabbt förändras, och det är inte anmärkningsvärt om detta blir fallet även för regressrättens del.

Också för kommittén är det självfallet besvärligt att avgöra i vilka fall regress kan vara berättigad, särskilt som detta till någon del kan sägas bero på politiska värderingar. Den anser sig dock inte kunna undandraga sig att ta ställning till dessa frågor genom att lämna dem till avgörande i rättstillämpningen. Som lagstiftningsfrågan nu ligger till, synes tvekan inte kunna råda om den lagtekniska metod som bör användas vid en inskränkning av regressrätten, men däremot om vad bestämmelserna närmare skall innebära.

Allmänt bör vidare sägas följande om reglernas utformning i dessa fall.

Vissa skäl kan utan tvivel anföras för att behålla regressrätten mot flertalet av de verksamheter som nu svarar enligt 25 § FAL. Särskilt SkL:s förarbeten visar en klar tendens att godta den ordning som

försäkringsbolagen funnit rimlig och praktisk i sina regressöverenskommelser.[1] En mera väsentlig ändring i skaderiskens fördelning kan också i särskilda fall tänkas leda till svårförutsebara ekonomiska konsekvenser; försiktigheten kunde tala för att trots allt inte göra för långtgående ingrepp i en ordning som för närvarande synes fungera utan anmärkning. En möjlighet som man också får räkna med är att försäkringsbolagen, om regressrätt mot den som bär strikt ansvar av viss typ slopas, helt enkelt avstår från att meddela sakförsäkring i fråga om skador till följd av den ansvariga verksamheten; skälet för detta skulle då vara att man anser risken rimligen böra ligga på dessa verksamheters sida. Något liknande har tidigare förekommit i fråga om skador genom sprängning; dessa uteslöts år 1968 ur fastighetsförsäkringen, eftersom de ansågs lämpligen böra betalas av det sprängande företagets ansvarsförsäkring. Man kan tänka sig att nu exempelvis skador till följd av luftfart utesluts av fastighetsförsäkringen och att fastighetsägaren hänvisas till att kräva ersättning från flygplansägaren med stöd av luftfartsansvarighetslagen. En sådan utveckling skulle gå stick i stäv mot lagstiftarens tanke att framför allt sakförsäkring bör främjas; även om den inte skulle medföra mera allvarliga nackdelar för fastighetsägarna, ter den sig föga önskvärd från principiell synpunkt. Att inskränka försäkringsbolagens handlingsfrihet i dessa fall är emellertid inte möjligt i detta sammanhang. – Sådana argument kunde tala för en lösning som framförts från försäkringshåll vid kommitténs rundfråga bland bolagen: man kunde inskränka sig till att göra 25 § FAL tvingande, vilket bl. a. leder till att man behåller regressrätten enligt den regressöverenskommelse som gäller mellan flertalet skadeförsäkringsbolag.

Å andra sidan måste det enligt kommitténs mening fordras positiva skäl för att bibehålla regressen mot vissa verksamheter; en annan ståndpunkt vore f. ö. svår att förena med direktivens uttalanden. Det kan inte komma i fråga att anknyta till nuvarande praxis närmast av respekt för en traditionell inställning, som ibland kan bero på slentrian eller allmän ovillighet att ge efter på försäkringsgivarens lagliga rättigheter. Kommittén anser sig också kunna utgå från att försäkringsbolagen i sitt eget välförstådda intresse inte inskränker försäkringsmöjligheten för egendomsskada på ett sätt som måste te sig föga rimligt från försäkringstagarsynpunkt och skulle motarbeta lagstiftarens intentioner på området. Som förut framhållits kan man inte anta annat än att bolagen liksom hittills gör sitt bästa för att ge de försäkrade allt det skydd dessa önskar i den mån detta inte ter sig olämpligt från samhällssynpunkt. Frågan om försäkringsbolagens villighet att ge rimligt skydd åt de enskilda har f. ö. räckvidd långt utanför regleringen av regressrätten; det bör närmast ankomma på försäkringsrättskommittén att bedöma om lagreformer i detta hänseende kan anses behövliga.

Vad särskilt angår tanken att 25 § FAL skulle göras tvingande, kan också invändas att den distinktion paragrafen gör mellan ansvar enligt SkL och annat ansvar inte ter sig särskilt rationell. Som framgår av fortsättningen har ansvarsregelns utformning långt ifrån alltid något att göra med frågan om regressrätt är motiverad eller ej (se 5.2–5.11).

[1] Prop. 1972: 5 särskilt s. 231 ff.

Vissa av kommitténs försäkringsexperter har här framfört en mera speciell synpunkt på regressrättens avgränsning: risken för *brandskada*, eller rentav för *skada som täcks av brandförsäkring*, skulle enligt dem mycket väl kunna generellt läggas på skadelidarsidan utom vid fall av grovt vållande hos motparten. Enligt deras mening skulle det naturliga vara att låta brandförsäkringen bära dessa skador, vilka framstår som besvärliga att kalkylera för ansvarsförsäkringen. Kommittén anser denna synpunkt förtjäna allt beaktande, och den påverkar i flera fall dess följande förslag. En allmän regel av antytt slag synes emellertid gå väl långt; bl. a. är det ovisst vilka konsekvenser den kan få för de lokala bolagens del, där regress i dessa fall ansetts ha viss ekonomisk betydelse (se 3.1 ovan). Även vid brandskador bör regress vara möjlig i händelse av medveten oaktsamhet hos arbetsledningen (jfr 4.7 ovan), och som framgår av fortsättningen bör återkrav tillåtas även i ett par andra fall, särskilt i kontraktsförhållanden (se bl. a. 5.10, 5.11).

En tänkbar metod vid avgränsningen av regressrätten, som nära stämmer med 25 § FAL och regressöverenskommelsen, är att tillåta regress mot den som svarar enligt *viss speciell skadeståndslagstiftning*. Man kan också föreskriva att återkrav får ske mot *vissa preciserade typer av verksamheter*. Kommittén diskuterar i fortsättningen en rad fall där det eventuellt kan vara motiverat att avgränsa regressrätten på något av dessa sätt.

I de närmast följande avsnitten (5.3–5.10) skall behandlas regressproblemen vid en rad verksamhetstyper där skärpt skadeståndsansvar förekommer utanför kontraktsförhållanden. Först skall emellertid den speciella frågan om regress mot trafikförsäkring tas upp till behandling (5.2). Dessa problem har väsentlig betydelse från både praktisk och principiell synpunkt, och här har som nämnt i ett aktuellt lagstiftningsärende synpunkter framförts på den lämpliga fördelningen av risken mellan den farliga verksamheten och försäkring på annat håll.

5.2 Regress mot trafikförsäkring

Ett område för vilket man i särskild grad hävdat att en farlig verksamhet bör bära kostnaden för de skador som den orsakar är vägtrafikskadorna.[1] Även här har emellertid resonemanget betydelse väsentligen för personskadornas del. De skador som biltrafiken orsakar på försäkrad egendom, frånsett andra fordon och gods som transporteras med dem, torde nämligen ha ganska ringa betydelse från ekonomisk synpunkt.

På detta rättsområde har föreslagits en genomgripande reform i propositionen (1975/76: 15) med förslag till trafikskadelag m. m. Lagen avser trafik med de flesta motordrivna fordon (se närmare 1 §); i fortsättningen talas för enkelhetens skull om biltrafik. Såvitt här har intresse innebär lagens regler i huvudsak följande. Bilens trafikförsäkring skall ersätta person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med bilen, dock inte skada på den försäkrade bilen eller på därmed befordrad egendom (8, 10 §§). Om sådan sakskada inträffar i

[1] Se t. ex. Strahl i SOU 1950: 16 s. 94 f.

följd av trafik med annan bil, utgår däremot ersättning från trafikförsäkringen för den andra bilen vid styrkt vållande eller bristfällighet på denna sida (10 § 2 st.), varvid jämkning kan ske om sådant förhållande förekommit även på skadelidarsidan. Trafikskadeersättning för sakskada tillfogad försäkringstagare, brukare eller förare genom det egna fordonet utgår inte; vissa speciella regler gäller vid olovligt brukande av bil (11 § 2 st.). – Vid skada på bilen eller därmed befordrad egendom kan den skadelidande emellertid kräva ersättning av den som svarar enligt vanliga skadeståndsregler, varvid ersättningen kan jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna (18 §).

Rörande regressrätt gäller att den som utgett skadestånd i anledning av trafikskada som huvudregel inträder i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning enligt lagen (19 § 1 st.), och vidare har skadeförsäkring full regress mot trafikförsäkringen (19 § 2 st.). Undantag från regeln att trafikskada i sista hand skall stanna på trafikförsäkring gäller dock om någon vållat skadan med uppsåt eller grov vårdslöshet; trafikförsäkringen har regressrätt mot honom (20 § 1 st.). Vid kollision mellan bil och tåg skall, om järnvägen svarar för skadan (i allmänhet enligt 1886 års järnvägsansvarighetslag), ansvaret slutligen fördelas på båda sidor efter skälighet; med järnväg likställs spårväg (20 § 2 st.). Även här har alltså trafikförsäkringen viss regressrätt. – Vid bilkollisioner skall ansvaret också fördelas efter skälighet mellan de inblandade trafikförsäkringarna, varvid dock vid vållande eller bristfällighet bara på ena sidan denna skall bära hela skadan (22 §, jfr 23 §).

Denna reglering innebär dock inte att lagstiftaren slutgiltigt tagit ståndpunkt till de berörda regressfrågorna. I fråga om skadeförsäkringens regress mot trafikförsäkringen har man inte velat föregripa skadeståndskommitténs arbete, eftersom i väsentliga avseenden samma synpunkter blir avgörande beträffande regressrätt mot skadeståndsskyldiga; detta gällde bl. a. frågorna om en differentiering mellan olika typer av sakförsäkring, om självförsäkrares rätt till skadestånd och om vad som kommittén kallar försumliga skadelidande (se 6.2 nedan). Av dessa skäl föreslås inte någon saklig ändring i det nuvarande rättsläget.[1] Det blir alltså skadeståndskommitténs sak att ta ställning bl. a. till frågan om regress från sakförsäkring mot trafikförsäkringen. (Ang. *trafikförsäkringens* regressrätt, se nedan under 11.)

I fråga om regressen från sakförsäkring torde det finnas skäl att skilja mellan olika fall. Det är inte säkert att regresskrav från vagnskadeförsäkring för en kolliderande bil mot den andra bilens trafikförsäkring bör bedömas på samma sätt som regresskrav från transportförsäkring på gods som befordras med bilen, och det är också möjligt att återkrav från försäkring på annan egendom än motorfordon och transporterat gods – t. ex. brandförsäkring på en byggnad som fattat eld i samband med en kollision – bör följa särskilda regler.

Vad först angår *vagnskadeförsäkringens* återkrav mot trafikförsäkringen, är det uppenbart att regressen f. n. har avsevärd ekonomisk betydelse för försäkringsbolagen. Kollisionsskadorna beräknas uppgå till omkring 60 % av samtliga skadefall vid denna försäkring.[2] I viss mån

[1] Jfr SOU 1974: 87 s. 215 ff, Prop. 1975/76: 15 s. 85.

[2] Jfr om kollisionsskador SOU 1974: 87 s. 188 ff.

begränsas dock regressrätten av den s. k. kollisionsöverenskommelsen mellan trafikförsäkringsbolagen. Denna stadgar som förut nämnts (3.1) bl. a. att kollisionsskador upp till 6 000 kr. skall fördelas med 50 % på kaskoförsäkringsbolaget och återstoden på andra bilens trafikförsäkringsbolag. Avräkningarna mellan bolagen påverkas av vagnskadeförsäkringens s. k. skadeservice.[1]

Detta innebär emellertid inte att regress från vagnskadeförsäkringen nödvändigtvis måste behållas i kollisionsfallet. Det är här fråga om skadeutgifter som hela tiden belastar bilägarna som kollektiv, fast de flyttas från ena försäkringsbolaget till det andra. Det kan synas tveksamt om man skall acceptera en kostnadsöverflyttning av denna typ, som i många fall ter sig onödig och i och för sig knappast har en preventiv funktion; om personligt ansvar blir det ju inte fråga i detta fall. I förarbetena till trafikskadelagen har också diskuterats en förenkling av ersättningssystemet, som innebär att ersättning för trafikskada på motorfordon utgår ur fordonets trafikförsäkring (no-fault-system). Trafikskadeutredningen ansåg också ett sådant system vara målet på lång sikt men inskränkte sig till att på området föreslå reformer som var ägnade att underlätta övergången till ett no-fault-system i framtiden.[2] I propositionen med förslag till trafikskadelag ansåg föredragande statsrådet inte att en reform nu bör genomföras som innebär att skador på en bil eller på egendom som befordras med bilen skall ersättas av bilens egen trafikförsäkring, trots att vissa skäl kunde anföras för ett sådant system; mot tanken invändes bl. a. att systemet med all säkerhet skulle medföra en avsevärd höjning av försäkringspremierna och att man – med hänsyn till försäkringsskyddets mindre betydelse från allmän synpunkt vid sakskador – i betydligt högre grad kunde lämna åt den enskilde att avgöra vilket skydd han ville ha. Angående skada på befordrad egendom hänvisades till att vid de kommersiella transporterna risken bör läggas på varu- eller ansvarsförsäkring på transportörens sida, medan hemförsäkring i allmänhet täckte skada på egendom befordrad med privatägda fordon.[3]

Vad som nu sagts har gett kommittén anledning att ställa frågan om det inte kunde finnas skäl att låta skadan stanna på den egna bilens vagnskadeförsäkring i kollisionsfallen. Detta skulle i varje fall innebära ett steg mot ett konsekvent genomfört no-fault-system.

Kommittén har emellertid inte ansett tillräckliga skäl tala för en sådan lösning. Vad som här har fått avgörande betydelse är den fördyring lösningen skulle innebära för vagnskadeförsäkringens del. Enligt vad kommitténs försäkringsexperter understrukit, skulle det föra med sig en betydande premiehöjning, ifall regressen mot trafikförsäkringen slopas. Enligt gjorda kalkyler kan man för personbilar räkna med en höjning på omkring 40 %, medan för lastbilar höjningen troligen blir lägre. Om kollisionsskador på fordonet skulle stanna på vagnskadeförsäkringen, medan den som inte tagit sådan försäkring skulle ha möjlighet till ersättning av motsidan enligt reglerna i 10 § trafikskadelagen, är det fara värt att åtskilliga bilägare skulle finna det fördelaktigt att inte hålla vagnskadeförsäkring. En sådan utveckling skulle stå i direkt strid med kommitténs väsentliga syfte att uppmuntra ägare att ta sakförsäkring på

[1] Se närmare SOU 1974: 87 s. 80 ff.

[2] SOU 1974: 87 s. 146, 192.

[3] Prop. 1975/76: 15 s. 70 ff.

sin egendom. Enligt kommitténs mening är det inte heller möjligt att nu införa en bestämmelse att den som försummar att försäkra sin bil inte har rätt att kräva full ersättning för skada på bilen ur motsidans trafikförsäkring; som framgår av det följande förordar visserligen kommittén en regel av denna typ för särskilda fall (6.2), men det gäller då försäkringar som är betydligt vanligare än vagnskadeförsäkring på bilar. – Man kan inte heller bortse från den tänkbara konsekvensen av den diskuterade reformen, att en grupp av fordonsägare som typiskt sett mindre ofta är vållande till kollisionsskador kan få bära samma risk som en annan grupp, vilken oftare brukar stå som skadevållare. Redan trafikskadelagens system gör det mera komplicerat att utforma bilförsäkringen så att den aktsamme bilisten premieras[1], och än svårare blir detta om regressen från vagnskadeförsäkringen slopas i fall där huvudskulden ligger på föraren av en annan bil. Anses det önskvärt med en försäkringsordning som gynnar försiktiga bilförare, talar detta för att bibehålla regressrätten i de nu berörda fallen. Detta stämmer också med inställningen i propositionen med förslag till trafikskadelag, som – i motsats till trafikskadeutredningens betänkande – bygger på tanken att skador vid bilkollisioner generellt skall fördelas mellan inblandade bilars försäkringar med hänsyn till vållande (eller bristfällighet) som förekommit på ömse sidor.[2]

I och för sig kan det tyckas strida mot kommitténs principiellt restriktiva ståndpunkt till regressansvar att behålla regressrätten i denna situation. Man kan emellertid göra gällande att det här bara är fråga om en utjämning av skadekostnaderna mellan samma kategori av premiebetalare – bilägarna – och att systemet såvitt kommittén kan bedöma fungerat utan några påtagliga missförhållanden; några önskemål om en annan ordning på denna punkt har inte framförts av några berörda parter. I den mån det nuvarande systemet ter sig som en belastning på försäkringsbolagens administration får det ankomma på dem att genom lämpliga medel minska olägenheterna, närmast genom utvidgade regressöverenskommelser. De nackdelar som eventuella processer om regresskraven kan innebära från allmän synpunkt lär under alla förhållanden uppvägas av att en regressordning bäst är ägnad att främja sakförsäkring på motorfordon, innan tiden kan tänkas bli mogen att genomföra ett fullt utvecklat no-fault-system också på sakskadeområdet.

Av sådana skäl har kommittén stannat för att inte föreslå några begränsningar i vagnskadeförsäkringens regress mot trafikförsäkringen. I överläggningarna mellan de nordiska kommittéerna har det förelegat enighet på denna punkt.

Härefter bör uppmärksammas *transportförsäkringens* regress mot trafikförsäkringen för annan bil än den varmed transporten skedde. Till en början bör då beaktas att f. n. tre olika försäkringar brukar bli aktuella i kollisionsfall.[3] Lastägaren håller en varuförsäkring, som täcker även trafikskaderisken, transportören håller en ansvarsförsäkring till täckning av sitt ansvar enligt lagstiftningen om vägtransport[4], och dessutom kan skadan ersättas av ett kolliderande fordons trafikförsäkring, vilket enligt 10 § 2 st. TL skall förekomma bara när skadan orsakats genom vållande vid förandet av detta fordon eller bristfällighet i fordonet. Problemet blir

[1] Jfr Prop. 1975/76: 15 5.8.2 och SOU 1974: 87 s. 229 ff om bonussystemet.

[2] Jfr Prop. 1975/76: 15 5.7.2. (Utredningen föreslog andra regler för skador tillfogade förare och passagerare; se SOU 1974: 87 bl. a. s. 166 f.)

[3] SOU 1974: 87 s. 183.

[4] Se lagen (1969: 12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen d. 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg och lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport.

alltså om regress skall tillåtas i sistnämnda fall. Det bör här förutskickas att enligt kommitténs inställning varuförsäkringen under alla förhållanden skall ha regressrätt mot *transportören* och dennes ansvarsförsäkring (se nedan 5.11).

Det system med dubbelt eller tredubbelt försäkringsskydd som f. n. gäller vid kommersiella godstransporter kan inte anses rationellt. Enligt vad trafikskadeutredningen framhöll vid sin diskussion av frågan, om dessa risker borde läggas på den transporterande bilens trafikförsäkring, tillämpas här i praktiken ordningen att skadorna ersätts av varuförsäkringen, i förekommande fall möjligen via regress från varuförsäkringen av transportörens ansvarighetsförsäkring. Regresser från dessa försäkringar mot trafikförsäkringen för en annan bil i kollisionsfall utövas bara i en begränsad och från ekonomiska synpunkter i stort sett betydelselös omfattning. Trafikskadeutredningen nämnde vidare att enligt vad den erfarit man inom de berörda branscherna inte hyser några önskemål om en förändring som innebär att skadekostnaderna i större utsträckning än nu belastar trafikförsäkringen. Enligt utredningen vore det uppenbarligen inte heller en från riskfördelningssynpunkter rimlig ordning att låta ersättning till obegränsade belopp utgå från trafikförsäkringen för skada på transporterat gods, t. ex. när det rör sig om egendom till miljonvärden, såsom atomreaktorkomponenter, datamaskiner eller annan elektronisk utrustning osv. Utredningen kom till det resultatet att kommersiellt befordrad egendom över huvud taget inte bör täckas av den transporterande bilens trafikförsäkring.[1] Föredragande statsrådet delade som nämnt denna mening, vilken han ansåg giltig också för privata transporter.

Som framgår av det sagda innebär propositionen att vid kollisionsskador bl. a. på befordrat gods ersättning från *den andra* bilens trafikförsäkring bara utgår vid styrkt vållande och bristfällighet. Föredragande statsrådet anförde på denna punkt bl. a. att det var svårt att finna något bärande skäl för att ersättning här skulle utgå enligt andra förutsättningar än som gäller inom skadeståndsrätten i allmänhet. Det nuvarande presumtionsansvaret borde därför utmönstras.[2]

Kommittén anser de nu anförda synpunkterna ha intresse också när det gäller regresskrav mot trafikförsäkringen för bil som kolliderat med den transporterande bilen. Kommittén har visserligen intagit den ståndpunkten, att transportförsäkringens regressmöjligheter inte bör inskränkas på någon punkt av större ekonomisk betydelse (se 4.6). Men frågan är om regressen spelar någon roll i den berörda situationen. Betydelsen av regressen från varuförsäkringen och transportörens ansvarsförsäkring torde bli än mindre än trafikskadeutredningen uppgett, sedan återkraven inskränkts till fall av styrkt vållande eller bristfällighet på motsidan. Kommitténs försäkringsexperter har bekräftat att regress är av underordnad betydelse i praktiken. Principiellt synes det också rimligt att risken för den dyrbara egendom som befordras med lastbilstransporter snarare läggs på kollektivet av transportörer än på andra bilägare. Och preventionshänsyn saknar uppenbarligen betydelse också för denna regressfråga.

[1] SOU 1974:87 s. 184 ff.

[2] Prop. 1975/76:15 5.4.1.

När det gäller privata transporter uppkommer motsvarande fråga om återkrav, när den skadade egendomen täcks av hemförsäkring. Här lär de ekonomiska skälen för regress mot motsidans trafikförsäkring ha ännu mindre vikt.

Enligt kommitténs mening talar övervägande skäl för att utesluta regress mot trafikförsäkringen både vid kommersiella och privata transporter. De konsekvenser detta kan medföra för ansvarsfördelningen mellan trafikförsäkringen och transportörens ansvarsförsäkring skall beröras senare (under 11).

Vad slutligen angår regress mot trafikförsäkring från försäkring på *annan egendom än nu angivits*, torde den ha begränsad praktisk betydelse. Det är här fråga om försäkring av olika slag t. ex. för påkörda byggnader och maskiner, för andra transportmedel, såsom båtar och flygplan, samt för gods som befordras med sådanan transportmedel. Även i detta fall lär regress ha ringa intresse från ekonomisk synpunkt.[1]

Att biltrafiken traditionellt ansetts böra bära risken för skador av det berörda slaget, som orsakas på egendom vars användning inte innebär samma faror för omvärlden, kan enligt kommitténs ståndpunkt inte vara tillräcklig anledning att behålla en regressrätt som ter sig praktiskt oviktig.

Större betydelse har i praktiken situationen då järnvägståg skadas vid kollision med bil. SJ:s rullande materiel är visserligen inte försäkrad, men som kommittén skall utveckla i ett senare sammanhang (13.3) ligger det nära till hands att betrakta staten som självförsäkrare beträffande denna egendom. Om självförsäkrare skall likställas med försäkringsgivare, skulle resultatet bli att trafikskadeersättning inte skulle utgå för skada på tåget; detsamma skulle gälla när enskild järnväg försäkrat sin egendom. Detta skulle visserligen inte stämma med trafikskadelagens reglering av ansvarsfördelningen mellan trafikförsäkringen och järnvägen, när ersättningsskyldighet föreligger mot tredje man; som nämnt skall ersättningen slutligen fördelas efter skälighet (18 § och 19 § 2 st. TL). Men denna lösning behöver inte innebära att sakskador som uppkommer vid kollisionen bör fördelas på samma vis. Och det är i övrigt svårt att finna några vägande skäl för att behålla järnvägens möjlighet till ersättningskrav mot försäkringen. Ekonomiskt har SJ:s krav normalt en begränsad betydelse; trafikskadeutredningen nämner årssiffran 2,9 milj. kr. med hittills gällande regler.[2] Från preventiv synpunkt spelar uppenbarligen inte heller dessa krav någon roll.

Enligt kommitténs mening talar därför goda skäl för att låta SJ bära sina skador själv i förhållande till trafikförsäkringen, liksom också försäkringsgivare som försäkrat enskild järnvägs egendom. I så fall bör man överväga att omvänt inskränka regressmöjligheten från vagnskadeförsäkringen mot järnväg; kommittén återkommer härtill (se 5.3 nedan).

Vad som nu sagts gäller också för kollision mellan bil och spårvagn.

Det synes naturligt att också utesluta regress mot trafikförsäkring från försäkringsgivare som meddelat försäkring på gods som transporteras på järnväg. Skälen är ungefär desamma som anförts rörande motsvarande fråga vid bilfrakt; regressrätten torde ha ännu mindre ekonomisk

[1] Se SOU 1974:87 s. 193 ff om skador på båtar och flygplan samt därmed befordrad egendom, s. 198 om skada på gods transporterat på järnväg. Om skada på SJ:s materiel se nedan.

[2] SOU 1974:87 s. 196. En sådan katastrofskada genom biltrafik som uppkom vid tågolyckan vid Mjölby våren 1975 framstår som en mycket sällsynt företeelse.

betydelse i de här berörda fallen.

Regress skulle alltså bara tillåtas från vagnskadeförsäkring. Rörande skada på fartyg och flygplan förordas dock en särskild lösning (se 7.1).

5.3 Regress mot järnväg och spårväg

Också när det gäller järnvägens ansvar har man ansett det naturligt med oinskränkt regressrätt från skadeförsäkring; bl. a. intar 1958 års förslag denna ståndpunkt.[1]

Vad först gäller krav från *vagnskadeförsäkring*, innebär trafikskadelagen som nämnt att skadeståndskrav vid skada på bilen skall kunna göras gällande bl. a. mot järnväg, ofta dock med jämkning efter skälighet på grund av förhållandena på bilistens sida (18 §). Detta medför att vagnskadeförsäkringen tills vidare får regressrätt mot järnväg. Som framgår av föregående avsnitt stämmer det bättre med huvudtankarna bakom det skadeståndsrättsliga reformarbetet, om skador vid kollision mellan bil och tåg skulle stanna på den egna sidans försäkring (eller på självförsäkrare). I detta fall har regressen synbarligen ringa ekonomisk betydelse; det kan nämnas att av SJ utbetalade ersättningar för fordonsskador vid kollision mellan bil och tåg under 1973 uppgick till ca 627 000 kr., varav ca 184 000 kr. avsåg regresser från vagnskadeförsäkring.

Mot att järnvägen skulle befrias från regressansvar kunde möjligen invändas att skadeståndsskyldigheten kan ha viss preventiv effekt, bl. a. genom att ytterligare medel läggs ned på säkerhetsanordningar och liknande. Med hänsyn till att järnvägens ansvar för kollisioner består i fråga om personskada och skada på oförsäkrade bilar kan dock reformen inte betyda så mycket på denna punkt, särskilt som också järnvägens dyrbara materiel står på spel vid bristande försiktighetsmått från dess sida. Här kan kommittén dessutom erinra om den särskilda regressregel som kommittén föreslår vid sådana brister i arbetsmetod och materiel som är kända för arbetsledningen (se 4.7 ovan). Kommittén har alltså kommit till resultatet att inga hinder finns att ta bort vagnskadeförsäkringens regress mot järnvägen.

Vad angår frågan om regress vid dylika kollisioner från *transportförsäkring* på gods, som befordras med bil, torde liknande synpunkter kunna anföras som beträffande varuförsäkringens regress mot trafikförsäkring (5.2 ovan). Det naturliga är att denna risk bärs av sakförsäkringen, eventuellt med regress mot transportören.

I fråga om regresskrav från övrig sakförsäkring mot järnvägen torde det mest praktiska fallet vara återkrav från varuförsäkring på gods som befordras med järnvägen. Som framgår av fortsättningen vill kommittén här behålla regressrätten (se nedan 5.11). Detsamma gäller skada på resgods och andra tillhörigheter som den resande fört med sig vid transporten. Övriga krav, t. ex. från brandförsäkring på skog som fattar eld vid s. k. tjuvbromsning, torde ha ringa praktisk betydelse. Intet synes hindra att regressen tas bort också här, med undantag för det nämnda fallet då viss medveten oaktsamhet förekommer från ledningens sida.

[1] SOU 1958:44 s. 39. Jfr också Hellner, Regressrätt s. 82 f.

Det sagda innebär att regress från sakförsäkring mot järnväg i huvudsak skulle inskränka sig till krav mot järnvägen i egenskap av transportör. Det kan nämnas att den danska kommittén överväger att tillåta regresskrav även i andra fall, medan man i Norge torde reglera frågan genom den allmänna regeln om särskilt riskfylld verksamhet jämte vållande (se 5.1 ovan).

Enligt propositionen med förslag till trafikskadelag likställs järnväg med spårväg, när det gäller ansvarsfördelningen vid kollision (20 § 2 st.). Kommittén anser det motiverat att jämställa trafikmedlen också i fråga om regress från sakförsäkringen.

5.4 Regress mot redare

Redaren svarar i dag utom kontraktsförhållanden enligt regler som väsentligen stämmer med den allmänna bestämmelsen om principalansvar i 3: 1 SkL. Skadeståndsskyldigheten för redare går dock något längre genom att kretsen av medhjälpare, för vilkas handlande han ansvarar, är utvidgad; bl. a. hör till dessa anlitad lots (se 233 § sjölagen). Å andra sidan begränsas redarens ersättningsskyldighet till beloppet enligt speciella bestämmelser (234–236 §§ samma lag). I förarbetena till 25 § FAL omtalades redarens skadeståndsskyldighet (enligt dåvarande 8 § sjölagen) som ett exempel på ett fall där någon "enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke".[1] Oinskränkt regressrätt skulle alltså föreligga för skadeförsäkringens del. – Det kan nämnas att enligt motiven till 3: 6 SkL redarens ansvar för sakskada inte torde få nedsättas med stöd av denna paragraf under de begränsningsbelopp som gäller enligt sjölagen.[2]

Redarens ansvar för sakskada blir aktuellt i en rad skiftande fall. I allmänhet lär emellertid skadan vara av sådan typ som täcks av sjö- eller transportförsäkring. Som framhållits i det föregående talar starka ekonomiska skäl för att regressrätten bibehålls för dessa försäkringstyper när den är av ekonomisk betydelse (4.6 ovan). Enligt kommitténs mening finns det anledning att tillåta ett sådant regressansvar för redaren över hela linjen. De undantagssituationer där återkrav från andra försäkringstyper kan bli aktuella torde ha så ringa praktisk betydelse att det saknas tillräckliga skäl att ställa upp en särregel för deras del.

Vad som kan vålla viss tvekan är om samma ansvar bör åvila också ägare av småbåtar för fritidsbruk. Kommittén har övervägt om regressrätt skulle gälla endast mot dem som svarar enligt sjölagen för skada vållad vid sjöfart med skepp, dvs. fartyg med en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst fyra meter (se 2 § sjölagen), medan regressansvaret för andra fartyg (båtar i sjölagens mening) skulle inskränkas till fall av uppsåt eller grov vårdslöshet. Emellertid bör beaktas att redaransvaret för båtar är särskilt begränsat vid egendomsskada (235 § sjölagen). Det är vidare angeläget att också ägare av nöjesbåtar försäkrar sitt ansvar, något som f. ö. redan sker i stor utsträckning.[3] Skulle skadeståndsskyldigheten någon gång drabba en

[1] SOU 1925: 21 s. 103.

[2] Prop. 1972: 5 s. 541.

[3] Se härom SOU 1974: 95 s. 102 ff.

båtägare oskäligt hårt, bör det finnas möjlighet att jämka ansvaret med analog tillämpning av den allmänna jämkningsregeln i 6:2 (enligt kommitténs förslag 6:3) SkL. Kommittén anser därför övervägande skäl tala för att undantagslöst tillåta regresskrav mot redare för skada till följd av sjöfart.

I detta sammanhang bör också beröras fartygsägarens strikta ansvar enligt lagen (1973:1128) om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Med oljeskada menas dels skada som orsakats av förorening genom olja från fartyget och uppkommit utanför detta, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada orsakad av sådana åtgärder (1 §). I allmänhet är det här fråga om egendomsskada. Lagstiftningen bygger på tanken att ansvaret skall kanaliseras till fartygsägaren; denne är i viss utsträckning skyldig att hålla försäkring som medför rätt för skadelidande att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren (12–14 §§). Regresskrav från sakförsäkring som täcker skadan torde mindre ofta bli aktuella, men om så är fallet synes det uppenbart att någon begränsning i regressansvaret på grund av den diskuterade regeln inte kommer i fråga.

5.5 Regress mot elektriska anläggningar

Enligt 4 § elanläggningslagen bär innehavare av elektriska anläggningar ett strikt ansvar för skada orsakad av elektrisk ström. För egendomsskadornas del torde det väsentligen bli fråga om skada genom brand. Att märka är emellertid att de praktiskt viktiga skadefall som orsakas inom byggnad genom inverkan av ström med lågspänning faller utanför lagens räckvidd (4 § 2 st.).

Enligt 1958 års förslag borde, vid den skälighetsbedömning som här skulle bli avgörande, elektriska anläggningar bära regressansvar.[1] Man torde dock kunna utgå från att regresskrav från sakförsäkringens sida har ganska ringa ekonomisk betydelse. Som nämnt lär det vidare anses rimligt på försäkringshåll att brandskador normalt stannar på brandförsäkringen. Undersökningen av försäkringspraxis tyder inte heller på något annat.

Av sådana skäl anser kommittén att det saknas tillräcklig anledning att som huvudregel behålla regressrätten vid denna skadetyp. Vid grov vårdslöshet eller vissa fall av medveten oaktsamhet från anläggningens sida bör dock återkrav här som annars vara möjligt (jfr 4.7 ovan).

5.6 Regress mot ägare av luftfartyg

Ansvar utanför kontraktsförhållanden för den som driver lufttrafik rör till väsentlig del skada på egendom på marken. För sådana skador svarar han oberoende av vållande enligt 1 § luftfartsansvarighetslagen. Skadorna täcks f. n. i regel av brandförsäkring, och på försäkringshåll synes man anse det naturligt att också denna skadetyp stannar på sakförsäkringen. Någon större betydelse lär knappast risken i fråga ha från ekonomisk synpunkt. – Vad åter angår skada på flygplan vid kollision med annat

[1] SOU 1958:44 s. 40.

plan beror ansvaret av om styrkt vållande föreligger på svarandens sida. Här finns naturligtvis en fara för mycket omfattande skada, men å andra sidan aktualiseras den ytterst sällan.

I 1958 års förslag ansåg utredningsmannen, tydligen framför allt av preventionsskäl, att det inte kunde komma i fråga att utesluta regress mot den som driver lufttrafik.[1] För kommitténs del ter sig frågan betydligt mera tveksam. Man kan inte konstatera några sådana vägande ekonomiska skäl som enligt kommitténs principiella inställning skulle motivera regress. Det torde sålunda ha mycket obetydlig effekt på premien för fastighetsförsäkringen, om återkrav tillåts mot lufttrafiken vid markskador. Vad preventionssynpunkten angår, kan kommittén inte finna att den väger så tungt för regressansvarets del, med tanke på alla övriga faktorer som gör det angeläget för berörda parter att undvika skador vid luftfart.

Kommittén anser därför att det med dess principiella inställning inte finns tillräcklig motivering att behålla regressrätten vid markskador mot den som driver luftfart. – I detta fall har den danska kommittén preliminärt intagit motsatt ståndpunkt.

Något annorlunda får man dock se på regressfrågan i övrigt. Som tidigare framhållits (se 4.6) har återkrav stor ekonomisk betydelse för luftfartförsäkringens del. Vad gäller skador på andra flygplan, belastar de visserligen ändå flygplansägarna som ett kollektiv, och man kan göra gällande att det inte ter sig särskilt angeläget att flytta kostnaderna från sakförsäkringen till den ansvarsförsäkring som i regel förekommer, när det inte är fråga om självförsäkring. Emellertid rör det här så stora värden att kommittén tvekar att ingripa i de nuvarande reglerna; denna mening har delats av den danska kommittén och även av den norska, såvitt gäller yrkesmässig luftfart. Vad åter beträffar försäkring på gods som befordras med flygplan, anser kommittén – som senare skall utvecklas (5.11) – att återkrav bör medges mot transportörer. Däremot synes det inte vara tillräcklig anledning att tillåta regress från denna försäkring mot ägaren av ett kolliderande flygplan. På liknande sätt som utvecklats i fråga om skada på gods vid biltransport (5.2 ovan), är den naturliga lösningen att kanalisera dessa skador till transportören.

Resultatet blir alltså att vid flygkollisioner regress vid skada på själva flygplanet bör tillåtas mot motsidan, medan vid skada på transporterat gods endast transportören skulle få krävas. Regress vid markskador är inte motiverad. Med hänsyn härtill kan inte någon allmän regel uppställas om regress mot den som driver lufttrafik, utan en annan lagteknisk lösning komma att förordas (se 7.1 nedan).

Det bör understrykas att de nu antydda reglerna inte är avsedda att gälla i andra fall än då svensk lag är tillämplig. I övrigt skulle de inte inskränka regressmöjligheten (jfr ovan 4.4).

5.7 Regress mot hundägare m. fl.

I 4 § lagen om tillsyn över hundar föreskrivs ett rent strikt ansvar, och regress enligt 25 § FAL är alltså möjlig mot hundägare och andra som

[1] SOU 1958:44 s. 39.

svarar enligt lagen. Sakskador lär här i regel ha obetydlig storlek, frånsett när en hund orsakat en trafikolycka där fordon skadas; inte heller regresskrav i sådana fall lär ha någon nämnvärd ekonomisk betydelse. Framför allt bör framhållas att ansvar enligt hundlagen blir aktuellt särskilt för privatpersoner och att, om någon gång större regresskrav framställs, skadeståndsskyldighet kan drabba en oförsäkrad hundägare hårt. Det skulle stämma illa med kommitténs allmänna inställning till dessa frågor, om återkrav tilläts i sådana fall.[1]

På samma sätt får man bedöma de spridda regler som i övrigt gäller om strikt ansvar för innehavare av djur (t. ex. enligt 47 § ägofredslagen eller 22:7 BB), låt vara att det här främst är lantbrukare som blir ansvariga. I den mån skador av denna typ ersätts genom sakförsäkring bör det vara uteslutet att framställa regresskrav mot det strikta ansvaret.

Preliminärt anser också övriga nordiska kommittéer att de allmänna reglerna om inskränkt regressrätt böra gälla i dessa situationer.

5.8 Regress vid grävning, sprängning och liknande miljöfarlig verksamhet

Enligt 30 § *miljöskyddslagen* bär den som utövar miljöfarlig verksamhet i princip ett rent strikt ansvar för skador genom olika slag av störningar i grannförhållanden (jfr 1 § samma lag). Här är alltså regress möjlig enligt 25 § FAL. Till väsentlig del är det fråga om egendomsskador, mot vilka dock den skadelidande långtifrån alltid kan skydda sig genom sakförsäkring. Största betydelsen torde försäkringen få vid sprängningsskador. Även oljeskador kan emellertid bli av praktisk betydelse. Principfrågan, var skadorna skall placeras när de omfattas av försäkring, diskuteras inte i motiven till miljöskyddslagen.

Detsamma kan sägas om det strikta ansvaret för grävning och liknande arbeten i 3:4 JB. Förarbetena till denna regel tyder på att man dels velat anknyta till allmänna grundsatser om farlig verksamhet, dels fäst särskild vikt vid att ett strikt ansvar kan få preventiv effekt.[2] Men det allmänna problemet, hur man bör se på regresskrav från sakförsäkring i dessa fall, berörs inte.

De sprängnings- och grävningsskador som här kommer i fråga kan ha betydande storlek. Regress lär ofta utövas både mot entreprenör, som orsakar skadan, och mot den granne på vars fastighet den skadegörande verksamheten utförs – t. o. m. när denne saknar ansvarsförsäkring (jfr 3.1 ovan). De skäl som påkallat den stränga ansvarsregeln torde också motivera att risken snarare läggs på dem som bedriver eller låter bedriva den farliga verksamheten än på skadelidande fastighetsägare. Detta synes alltså som ett område där regressrätt bör förekomma.

Därmed är dock inte sagt att regressrätten till alla delar skulle följa det strikta ansvar som gäller enligt den nämnda lagstiftningen. Vissa praktiskt viktiga skadefall – framför allt en del fall av skada genom sprängning – torde falla utanför både miljöskyddslagen och JB.[3] Vad särskilt angår ansvar för entreprenörer, regleras inte detta av 3 kap. JB, och det är

[1] Jfr den liknande inställningen hos trafikskadeutredningen (SOU 1974:87 s. 225 f).

[2] SOU 1947:38 s. 136, jfr Prop. 1970:20 B s. 111 ff.

[3] Jfr särskilt diskussionen i NFT 1973 s. 111 ff, 118 f, 125.

främst vid mera kortvariga arbeten tveksamt i vad mån miljöskyddslagens bestämmelser kan tillämpas.[1] Vid skador som inte omfattas av dessa lagar kan oskrivna regler om strikt ansvar på grund av farlig verksamhet vara tillämpliga,[2] eller i vart fall allmänna principer om principalansvar (3:1 SkL) eller om ansvar för vållande hos anlitad självständig medhjälpare.[3] Gränsen mellan fall där strikt ansvar gäller och övriga fall är ofta svår att urskilja. Utanför miljöskyddslagens område är det avgörande, om verksamheten kan anses särskilt farlig eller särskilt omfattande (jfr 3:4 JB). – Vidare drabbar ansvaret enligt miljöskyddslagen och 3 kap. JB inte speciellt företagare utan varje fastighetsägare (eller annan innehavare av fastigheten, t. ex. nyttjanderättshavare) som låter utföra sprängnings- eller grävningsarbete på denna. Skadeståndsskyldigheten kan ofta förefalla sträng, när den träffar en privatperson.

Det anförda synes utgöra vägande skäl mot att anknyta regressmöjligheten till ansvar enligt de nämnda lagarna eller till strikt ansvar över huvud taget. Gränsen blir svår att urskilja, och ofta kan lika goda argument åberopas för regress vid vissa andra skador av liknande slag. Det synes motiverat att i stället bestämma området för regressansvar så, att ansvaret åvilar den som svarar för skador orsakade av grävnings- eller sprängningsarbeten, som han i offentlig eller yrkesmässig verksamhet bedriver eller låter annan bedriva.

En sådan regel skulle också fylla en annan funktion, som kort har berörts i det föregående (4.7). Man har särskilt från försäkringshåll understrukit regressrättens betydelse, när det gäller att upprätthålla en godtagbar aktsamhetsnivå hos entreprenörer för att motverka att skada vållas genom olämpliga men billiga arbetsmetoder eller liknande. Som nämnt synes det antagligt att ekonomisk prevention kan spela en viss roll just för entreprenörers del. Den allmänna regel som kommittén vill ställa upp om återkrav vid medveten oaktsamhet hos arbetsledningen torde ofta få en begränsad betydelse bl. a. med tanke på försäkringsgivarens bevissvårigheter. Utan tvivel är just sprängnings- och grävningsverksamhet områden där en hög grad av omsorg ter sig önskvärd. Också av sådana skäl finner kommittén det lämpligt att här behålla regressrätten.

Det är tänkbart att de nuvarande begränsade möjligheterna till sakförsäkring utvidgas vid immissioner, t. ex. luftföroreningar, och andra skador som faller under miljöskyddslagen. I så fall bör också regressrätt tillåtas mot den ansvarige. Sådana skador hör till vad man räknar med i många miljöfarliga verksamheter; när ett företag får myndighets tillstånd till en sådan verksamhet, kan detta ofta bygga på förutsättningen att företaget i vart fall skall ersätta uppkommande skador i omgivningen. I dessa expropriationsliknande situationer skulle det strida helt mot lagens syfte, om skadan i sista hand skulle stanna på skadelidarsidans försäkring. Även här kan emellertid regress synas sträng mot privatpersoner; för deras del torde det räcka, att återkrav är möjligt vid uppsåt och grov vårdslöshet – något som inte sällan torde föreligga vid förutsebara skador i grannförhållanden. Regressrätten bör alltså gälla vid allt ansvar enligt miljöskyddslagen för skada orsakad av offentlig eller yrkesmässig verksamhet.

[1] Jfr Bengtsson i NFT 1973 s. 113 f och Hellner, Skadeståndsrätt 10.8.

[2] Jfr NJA 1966 s. 248.

[3] Jfr Hellner, a.a. 9.7 b.

I detta sammanhang kan också beröras skador som orsakas av *atomdrift*. Här gäller ett rent strikt ansvar enligt atomansvarighetslagen, och det framgår klart av lagens förarbeten att syftet varit att lägga hela risken på den ansvariga parten, oavsett om sakförsäkring i något fall skulle föreligga;[1] skadorna torde f. ö. i regel vara uteslutna från sakförsäkringsskyddet. Återkrav bör uppenbarligen tillåtas i detta fall, om det någon gång blir aktuellt.

5.9 Regress mot det allmänna i andra fall

Särskilda problem uppkommer beträffande regress mot det allmänna i andra fall än som har berörts i det föregående. I den mån strikt ansvar på grund av farlig verksamhet kommer i fråga är för närvarande återkrav möjligt enligt 25 § FAL. Detta blir framför allt aktuellt vid särskilt farliga och omfattande militärövningar. I övrigt fordras förbehåll i försäkringsvillkoren för att regressrätt skall föreligga. I försäkringspraxis synes regress särskilt ofta utövas vid skada på försvarets och vägväsendets områden, men också annars utnyttjas i allmänhet regressmöjligheterna mot staten och kommun (se ovan 3.1).

När det gäller att ta ställning till regressfrågorna i dessa fall bör till en början observeras vad som förekom vid förarbetena till SkL. 1958 års förslag hängde nära samman med den utredning som samtidigt pågick om skadestånd i offentlig verksamhet. Syftet med den föreslagna reformen av regressreglerna var bl. a. att reglera det allmännas ansvar i förhållande till försäkrade intressen.[2] Förslaget innebar sålunda att regressansvaret för det allmänna skulle jämkas, när skadeståndet uppgick till belopp som inte stod i proportion till felet eller försummelsen på det allmännas sida. Meningen var att jämkningen kunde bli aktuell t. ex. vid fel i fyr-, sjömärknings-, sjökarte-, hamn- och flygplatsverksamhet.[3] – Vid SkL:s tillkomst skedde inte i 25 § FAL någon ändring som tillvaratog synpunkten att det allmänna skulle skyddas mot stora regresskrav.[4] Regeln i 3:6 SkL om jämkning av ansvar enligt 3:1 och 3:2 för sakskada hade emellertid bl. a. detta syfte. I motiven betonades särskilt möjligheten att använda regeln vid stora skador på transportmedel, för vilka kaskoförsäkring meddelats.[5] Regeln innebär i sådana fall att skadeståndskrav i princip inskränks till belopp vilka skulle kunna täckas av sådan ansvarsförsäkring som närmast hade kunnat komma i fråga mot skadeståndsansvar i den aktuella situationen.[6]

Det är tydligt att en regel om full regressrätt mot det allmänna vid olika typer av offentlig verksamhet skulle stå i strid med de hänsyn som ligger bakom den nämnda regeln i SkL. Under inga omständigheter bör därför regressrätten gå längre än vad som förutsattes vid bestämmelsens tillkomst. En möjlighet är däremot att regeln i 3:6 bör bibehållas som ett skydd mot alltför långtgående regresskrav, samtidigt som man i princip tillåter regressrätt mot staten (och eventuellt kommun) vid åtminstone vissa former av offentlig verksamhet. Inte heller en sådan lösning torde emellertid stämma så väl med tankegångarna bakom bestämmelsen i 3:6.

[1] Prop. 1960:140 s. 11 ff, 21 ff, Prop. 1968:25 bl. a. s. 112 ff.

[2] Jfr SOU 1958:43 s. 88 f, SOU 1958:44 s. 42 f.

[3] Jfr SOU 1958:43 s. 89, SOU 1958:44 s. 42.

[4] Tillägget i 25 § 1 st., att regress ej var tillåten mot ansvar enligt 3:1 och 3:2 SkL, saknade större praktisk vikt, eftersom paragrafen alltjämt var dispositiv. Jfr om skälen för tillägget Prop. 1972:5 s. 491 f, 634 f.

[5] Prop. 1972:5 s. 369 f, jfr s. 235.

[6] Prop. 1972:5 s. 537 f.

Denna synes närmast ha betraktats som en provisorisk regel som infördes i avvaktan på en definitiv, mera långtgående inskränkning i regressrätten.[1] Särskilt när det gäller skador i offentlig verksamhet förefaller regeln dessutom tämligen svårhanterlig. Den jämförelse med täckningsområdet för en ansvarsförsäkring, som enligt motiven skall göras, torde i praktiken bli mycket vansklig att genomföra. Det kan vidare te sig säreget att ansvaret för staten eller för kommuner utan ansvarsförsäkring normalt skulle bero av sådana förhållanden som försäkringsbolagens utformning av sin ansvarsförsäkring i fråga om försäkringsbelopp och undantagsbestämmelser. Sedan ansvarsförsäkringens försäkringsbelopp för sakskada höjts till en miljon kronor, ger vidare 3:6 i praktiken det allmänna ganska ringa skydd, om bestämmelsen tolkas enligt motiven. Det är knappast förenligt med direktivens ståndpunkt och kommitténs allmänna inställning, om denna regel skulle utgöra den enda begränsningen av det allmännas regressansvar.

Mot bakgrunden av det sagda anser sig kommittén böra överväga om inte regressrätten kan avskaffas också vid de flesta former av offentlig verksamhet. När staten eller kommun blir skadeståndsskyldig i sådana särskilda situationer, där enligt det sagda regress bör tillåtas – t. ex. som ägare av fartyg eller av fastighet, där miljöfarlig verksamhet bedrivs – skall visserligen samma regler gälla som vid privat verksamhet. Men i övrigt bör här som annars speciella skäl fordras för att regress skall kunna förekomma mot det allmänna. Här bör beaktas inte bara den ekonomiska betydelsen av att risken läggs på den ena eller andra parten utan också möjligheten att ett strängt regressansvar kan förmå det allmänna att vidta särskilda åtgärder för att minska risken för skador.[2] Man kan med visst fog hävda, att i vart fall för den offentliga verksamhetens del skadekostnaden kan spela en roll i detta hänseende. I synnerhet gäller detta när som i statens fall ansvarsförsäkring saknas och utgifterna därför direkt kan avläsas i räkenskaperna.

Vad till en början angår *militär* verksamhet, lär de större sakskador som här blir aktuella främst uppkomma genom brand. Det framgår av försäkringsbolagens uppgifter, att regress i inte ringa utsträckning utövas för skador i sådan verksamhet, närmast vid militärövningar av olika slag. Situationen framstår här ofta som särpräglad inte bara genom de faromoment som övningarna innebär utan också genom verksamhetens allmänna inriktning och de speciella störningar och ingripanden i utomstående människors livsförhållanden som militära övningar kan medföra i det område där de bedrivs. Utredningsmannen föreslog också i 1958 års förslag utan några reservationer full regressrätt i fall där strikt ansvar förelåg för skador orsakade vid militärövningar, dvs. vid särskilt farliga övningar av detta slag.[3]

Såvitt kommittén kunnat finna, framstår det inte som särskilt angeläget från ekonomisk synpunkt att dessa skador flyttas över på det allmänna. Som nämnt anser man på försäkringshåll naturligt att, allmänt sett, förlust i anledning av brandskador bärs av brandförsäkringen. Gränserna för det strikta ansvaret är vidare tämligen oklara enligt gällande rätt; särskilt kan det diskuteras, när den grad av farlighet har

[1] Jfr särskilt Prop. 1972: 5 s. 232.

[2] Jfr SOU 1958: 44 s. 42.

[3] SOU 1958: 44 s. 42 f, jfr SOU 1958: 43 s. 11 (11 §) och 78 f.

uppnåtts som man fordrar för att ålägga skadeståndsskyldighet oberoende av vållande.

Att tillåta regressrätt bara vid fall av strikt ansvar synes alltså medföra vissa tillämpningssvårigheter. Om återkrav skulle medges, finns det goda skäl att låta detta gälla vid militärövningar över huvud taget; i stort sett samma skäl kan anföras för en sådan lösning, oavsett militärövningens närmare karaktär. Med den principiella ståndpunkt varifrån kommittén utgår synes emellertid argumenten att tillåta regress knappast vara så starka att man här bör göra avsteg från huvudregeln att skadan bör stanna på sakförsäkringen. Kommittén har stannat för att utesluta regress också i detta läge, såvida inte det föreligger sådana fall av medveten oaktsamhet som tidigare behandlats (se 4.7). Inte heller övriga nordiska kommittéer vill föreslå några särregler om regress i detta fall.

Verksamhet som staten och kommun bedriver som *väghållare* är av mindre riskabel och särpräglad natur än den militära verksamheten. Regresstalan mot väghållare kan i första hand tänkas bli förd av försäkringsbolag som meddelat vagnskadeförsäkring på bil som skadats. Härvid kan också det sätt varpå bilen förts ha väsentlig betydelse för skadan, även när inte vållande förekommit från trafikantens sida. Frågan om vållande av väghållaren föreligger kan vara svår att avgöra, och en bibehållen regressrätt torde därför kunna leda till åtskilliga tvister. Återkrav sker som nämnt ofta i dessa fall. Enligt 1958 års förslag skulle också brister i väghållningen föranleda regressansvar, varvid åberopades riskens betydelse för premien och rättvisesynpunkter. Det framgår dock inte av uppgifterna från försäkringsbolagen att regressrätten skulle ha större ekonomisk betydelse. Några sådana katastrofskador som regeln i 3:6 närmast tar sikte på lär praktiskt taget aldrig bli aktuella. Enligt trafikskadelagen skall vidare återkrav inte förekomma i detta läge t. ex. för personskada som ersatts av trafikförsäkringen, och det kunde synas säreget att då låta väghållaren svara för sakskador när dessa betalas av försäkring. Visserligen kan det påverka väghållningens effektivitet att skadeståndsansvar kan framställas mot väghållaren; ifall regressanspråk utesluts både från vagnskadeförsäkringen och från trafikförsäkringen, kommer denna risk att spela ganska ringa roll för det allmänna. Emellertid bör framhållas att den ovan diskuterade regeln om regress vid medveten oaktsamhet hos arbetsledningen kan få en preventiv betydelse också i dessa fall (se 4.7 ovan).

Spörsmålet, i vad mån återkrav mot vägväsendet bör tillåtas, är i hög grad tveksamt. Med kommitténs utgångspunkter synes dock inte tillräckliga skäl föreligga att behålla den nuvarande regressrätten. Av betydelse är här att i vart fall regeringen genom att följa trafikskadeutredningens förslag att utesluta trafikförsäkringens regress mot väghållare synes ha i princip godtagit att risken för brister i detta hänseende huvudsakligen läggs på trafikanterna. – Också de övriga nordiska kommittéerna intar preliminärt liknande ståndpunkt; de allmänna inskränkningarna i regressrätten skulle gälla i detta läge.

Som förut nämnts har risken för regresskrav mot det allmänna på grund av *sjö-* och *flyghaverier* spelat en väsentlig roll i diskussionen om

inskränkning av regressrätten. Vad man här tänkt på är brister i fråga om utprickning av farled och andra åtgärder i sjösäkerhetens intresse samt fel och försummelse i flygplatsverksamhet och liknande. Enligt 1958 års förslag skulle här regress tillåtas av preventiva skäl.

Regressrätt för sakförsäkringsgivaren i dessa fall synes hittills ha haft ringa betydelse för Sveriges del, men å andra sidan kan ersättningskraven tänkas bli mycket stora. Någon större inverkan på myndigheternas benägenhet eller obenägenhet att använda sina resurser till att förbättra säkerhetsanordningar och kontroll lär knappast regressrätten ha; bl. a. möjligheten av stora ersättningskrav för personskador borde vara ägnad att förebygga slarv vid exempelvis utprickning och trafikledning på flygplatser.

I sammanhanget får man också beakta frågans internationella aspekter. Just i den här berörda situationen aktualiseras problemet, om en inskränkning av regressrätten skall medföra en nackdel för de svenska försäkringsbolagen i den internationella konkurrensen. Men som förut framhållits (4.4 ovan) synes detta inte nödvändigt, om den planerade reformen innebär en inskränkning av *skadeståndsskyldigheten*, inte av regressrätten enligt försäkringsavtalet. Sådana betänkligheter bör därför inte bli avgörande.

Även denna avgränsningsfråga är tveksam. Såvitt gäller skada på fartyg och flygplan anser kommittén det något äventyrligt att ta bort möjligheten till återkrav, med hänsyn till de tänkbara ekonomiska konsekvenserna. I den mån det allmänna anses behöva skydd mot ansvar för stora katastrofer, torde det vara tillräckligt för detta syfte att här tillåta regress bara i den begränsade omfattning som följer av den nuvarande regeln i 3: 6 SkL. I övrigt synes det inte finnas tillräckliga skäl att behålla regressrätten i nuvarande utsträckning, något som främst skulle få betydelse för skada på transporterad egendom; varuförsäkringen skulle här få regressa bara mot transportören i den mån denne svarar för skadan. Såvitt gäller skador på svenskt vatten och svenska flygplatser skulle alltså både svenska och utländska försäkringsgivare här sakna rätt till återkrav mot det allmänna (frånsett vid vissa fall av medveten oaktsamhet hos arbetsledning, jfr 4.7).

Vad angår övriga former av statlig eller kommunal verksamhet, förefaller inte återkraven ha sådan ekonomisk eller preventiv betydelse att regressrätt normalt kan anses motiverad. Detta gäller bl. a. hamnrörelse och polisiär verksamhet, vilka enligt 1958 års förslag skulle vara föremål för regresskrav. Vissa verksamhetstyper, som delvis går ut på vård av enskildas egendom, skall beröras i det följande.

5.10 Regress vid produktansvar

Ännu en typ av ansvar kan bli aktuell för regressrättens del. Uppgifterna från försäkringsgivarna visar att regress ganska ofta blir aktuell mot leverantör av lös egendom, som skadat den försäkrade egendomen – m. a. o. vid produktansvar. Detta gäller också när leverantören saknar

försäkring. I vissa fall kan det röra sig om mycket stora sakskador; bl.,a. har nämnts krav mot tillverkare av flygplansdelar, när ett flygplan havererar. I andra fall anses regressen viktig av preventionsskäl, t. ex. mot en leverantör som låtit installera undermåligt material i en byggnad. Vad särskilt angår brandskada på grund av fel i en levererad produkt lär man emellertid på försäkringshåll anse det lämpligt att inskränka regressen, eftersom risken är svårberäknelig från produktansvarsförsäkringens synpunkt.

Produktansvarskommittén utreder f. n. frågan om lagstiftning rörande produktskador. Utredningen rör i första hand personskador, men det är tänkbart att ett förslag också läggs fram rörande skadeståndsansvar vid sakskador. Det är knappast möjligt att ta definitiv ställning till regressfrågan innan klarhet nåtts om det ersättningssystem som skall gälla på området; ett särskilt osäkerhetsmoment är här det konventionsarbete som pågår inom Europarådet och eventuellt kan komma att avse också produktskada på egendom. I den mån ett strikt ansvar åläggs, kan detta väntas bygga på tanken att skador på grund av farliga produkter i princip bör läggas på ett visst säljled – närmast fabrikantledet – och härvid täckas genom ansvarsförsäkring. En sådan riskfördelning bör i så fall gälla också när skadan täcks av sakförsäkring. Kommittén har ansett det rimligt att tills vidare tillåta regress mot den som har i yrkesmässig eller offentlig verksamhet levererat produkt, vilken orsakat skada på försäkrad egendom. Någon avvikande regel rörande brandskada ter sig inte motiverad i det nuvarande oklara läget.

5.11 Regress i kontraktsförhållanden

Diskussionen hittills har inte berört de särskilda problem som uppkommer i fråga om regressrätten i kontraktsförhållanden. Motiven till 25 § FAL lämnar här inte någon ledning; väsentligen synes man vid bestämmelsens tillkomst ha haft utomobligatoriskt ansvar i tankarna. Att regeln omfattar också ansvar i avtalsförhållanden, står klart, men särskilt innebörden i detta fall av uttrycket "enligt lag" är oviss.[1] Inte heller har det vid 1972 års ändring i paragrafen klarlagts, hur man får se på arbetsgivares ansvar mot medkontrahenter för sina arbetstagares vållande.[2] Eftersom försäkringsbolagen som nämnt brukar förbehålla sig full regressrätt i villkoren, saknar dock dessa tolkningsfrågor f. n. större praktisk betydelse.

En särskild komplikation utgör förhållandet till reglerna om försäkring av tredje mans intresse. Om försäkringen gäller också till förmån för någon som enligt avtalet eller på annan grund är skyldig att ersätta skadan på saken, kan inte regressrätt utövas.[3] Det torde emellertid stå klart att i vart fall den som omhändertagit en sak till förvaring, reparation, bearbetning, transport, nyttjande och liknande i normala fall inte är skyddad av ägarens försäkring. Försäkringsgivaren kan utöva regressrätt mot honom.[4]

I 1958 års förslag förordades som nämnt en skälighetsbedömning

[1] Jfr Hellner, Regressrätt s. 112 ff, 118 ff.

[2] Jfr Prop. 1972:5 s. 493, 634 f, 651.

[3] Frågorna behandlas ingående av Hellner, a.a. s. 127 ff.

[4] Jfr Hellner, a.a. s. 150 ff.

rörande regressrätten. Denna skulle få en särskild karaktär i kontraktsförhållanden. När en kontraktsmässig huvudförpliktelse åsidosattes, skulle regressansvar i regel föreligga, om det inte i det särskilda fallet var alltför betungande. Då det gällde brott mot biförpliktelser i ett avtalsförhållande skulle däremot regressansvaret falla bort eller jämkas under samma förutsättningar som i utomobligatoriska förhållanden.[1] I motiven till jämkningsregeln i 3 kap. 6 § SkL framträder en liknande skillnad mellan förseelser mot huvudförpliktelser och mot biförpliktelser. I det förra fallet ansågs jämkning bara undantagsvis böra ske.[2]

I det föregående har kommittén angett som sin principiella inställning, att risken för skador på egendom i allmänhet bör läggas snarare på de skadelidandes än på de ansvarigas sida. Frågan är emellertid i vad mån skälen härför är giltiga också när ett avtal gäller mellan parterna. Som tidigare nämnts (i 5.1) har vissa av kommitténs försäkringsexperter ansett i vart fall risken för brandskada kunna läggas på den skadelidande också vid ansvar i sådana förhållanden.

Det synes uppenbart att situationen, då egendom skadas i kontraktsförhållanden, uppvisar särdrag som bör påverka regressrätten. När parterna träffar avtal med varandra, måste de i allmänhet räkna med att någondera kontrahenten på grund av bristande fullgörelse av avtalet vållar den andre skada. Vetskapen, att han under vissa omständigheter blir skyldig att ersätta denna skada, är ägnad att i större eller mindre utsträckning påverka det avtalade vederlaget och avtalsvillkoren i övrigt. I vad mån ett sådant ansvar faktiskt påverkar avtalen, är svårt att konstatera; detta lär bero bl. a. av styrkeförhållandet mellan parterna och skadans mer eller mindre beräkneliga natur. Under alla omständigheter torde den fördelning av risken mellan parterna, som reglerna om skadestånd i kontraktsförhållanden innebär, kunna betraktas som en förutsättning – mer eller mindre betydelsefull – för det ingångna avtalet. I vissa fall spelar riskfördelningen en betydande roll. Spörsmålet vem som bär risken för att en förvarad sak blir stulen eller skadad kan väntas många gånger väsentligt påverka parternas vilja att ingå avtalet eller åtminstone det vederlag som utgår. I andra fall betyder inte risken något nämnvärt för någondera kontrahenten. T. ex. frågan, om en hotellägare svarar för skador på hotellgästernas bilar till följd av bristfälligheter i infartsvägen, lär i allmänhet te sig tämligen likgiltig, när gästerna avgör om de vill ta in på hotellet.

Om regressrätten inskränks i kontraktsförhållanden (och därmed även ansvaret i vissa fall när försäkring saknas; jfr 6 nedan), innebär detta att också riskfördelningen mellan parterna ändras. Skadan stannar definitivt på en annan part än den som enligt allmänna regler om skadestånd i avtalsförhållanden skulle bära risken. Detta torde visserligen i allmänhet inte ha någon större ekonomisk effekt för parternas vidkommande; t. ex. för vederlagets storlek torde en inskränkning av regressmöjligheten i regel bara ha en marginell betydelse. Man bör emellertid inte bortse från att lagstiftaren, genom ingrepp i regressreglerna, kan påverka hävdvunna principer om kontraktsmässigt skadeståndsansvar. Även om parterna kan väntas anpassa sig efter den nya risksituationen, påkallar det sagda en viss

[1] SOU 1958:44 s. 37 ff.

[2] Prop. 1972:5 s. 540 f.

försiktighet vid en reform av regressrätten; man får noga övertänka konsekvenserna i olika kontraktsfall. I all synnerhet gäller detta, när skyldigheten att bevara egendom för skada utgör ett väsentligt moment i avtalet, såsom när egendom omhändertagits av en kontrahent för vård och tillsyn eller när han åtagit sig att utföra arbete på den.

De nu berörda betänkligheterna kan synas ha större teoretisk än praktisk betydelse. Av det föregående har emellertid framgått att också andra skäl talar mot att slopa regressrätten i vissa kontraktsförhållanden. Som nämnts anses skadeståndsansvaret just i dessa situationer ha preventiv betydelse (se 4.7 ovan). I dansk rätt, där regressansvaret beror av en skälighetsbedömning, har domstolarna särskilt ogärna velat låta ansvaret falla bort vid brister i yrkesmässig omsorg och skicklighet, som medfört skada på medkontrahentens egendom – t. ex. just vid skada på omhändertagen och bearbetad egendom.[1] Den ekonomiska betydelsen av regressen vid varuförsäkring på transporterat gods har redan framhållits (se 4.6).

När oinskränkt regressrätt ter sig opraktisk eller annars olämplig, finns det i varje fall i affärsmässiga förhållanden ofta möjlighet för en kontrahent att i avtalet friskriva sig från ansvar eller begränsa sin ersättningsskyldighet för sakskada, eventuellt mot att han åtar sig ökade förpliktelser i annat avseende. Meningen är inte att reglerna skall vara tvingande mellan sådana kontrahenter, bara i förhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare. Liksom andra bestämmelser i SkL skall de gälla bara om inte annat avtalats (jfr 1:1 SkL). Avvikande kontraktsvillkor, bl. a. friskrivningsklausuler, skall dock kunna åsidosättas enligt allmänna principer om jämkning av oskäliga avtalsvillkor.[2]

Det sagda synes tillsammantaget utgöra vägande skäl att i varje fall tillåta återkrav mot den som i yrkesmässig verksamhet transporterat den försäkrade egendomen, omhändertagit denna för förvaring eller utfört arbete på den. En sådan regel skulle omfatta de fall då typiskt sett den ansvariges omsorg och skicklighet, när det gäller att bevara kontrahentens egendom för skada, spelar en central roll i avtalsförhållandet. När det gäller egendom som på liknande sätt omhändertagits i *offentlig* verksamhet, t. ex. när tullgods förvaras eller egendom tas i beslag, förefaller samma lösning motiverad.

Som tidigare nämnts har frågan uppkommit vid utredningsarbetet om inte regress i vart fall kan uteslutas vid brandskada. Ett exempel som anförts från försäkringshåll är den stora risk varvens ansvarsförsäkring (s. k. reparentförsäkring) löper när det gäller brand på ett fartyg under reparation, vilket i sin helhet får anses omhändertaget av varvet. Kommittén anser dock inte tillrådligt att generellt undanta brandskador på omhändertagen egendom från regressrätt; de skäl som talar mot en inskränkning av ansvaret i vissa kontraktsförhållanden kan åberopas även i dessa fall. I regel borde möjligheten till friskrivning eller ansvarsbegränsning genom avtalet kunna ge tillräckligt skydd mot alltför svårbemästrade risker.

I de nordiska kommittéerna har enighet rått om att regress bör tillåtas i transportförhållanden, medan man från danskt och norskt håll ställt sig

[1] Vinding Kruse s. 489, Lyngsø s. 219 ff.

[2] Jfr SOU 1974:83.

tveksam till att generellt tillåta regress vid förvaring och vid arbete på den skadade saken på sätt som här har angivits. Kommittén anser det emellertid naturligt att ge en enhetlig regel för alla dessa situationer, vilka ofta kan uppvisa starka likheter med varandra.

Naturligtvis kan också i andra fall risken för egendomsskada i kontraktsförhållanden vara så påtaglig att det kan förefalla betydelsefullt att inskärpa noggrannhet. Men det är svårt att finna tillräckligt starka grunder att upprätthålla regressansvaret också i detta läge. Här bör åter erinras om kommitténs utgångspunkt, att huvudregeln bör vara att skadan stannar på sakförsäkringen och att undantag från denna regel bara bör göras i speciella fall. Sålunda torde inte lika vägande skäl finnas att medge regress vid skada på egendom som omhändertagits i andra sammanhang, t. ex. egendom som den ansvarige lånat eller hyrt. Det kan nämnas att både företags- och civilförsäkring i betydande utsträckning täcker skada på egendom som den försäkrade lånat och att det även lär vara vanligt att egendom som är föremål för leasing försäkras av nyttjanderättshavaren. Här kan också erinras om att reglerna om hyra av fast egendom och arrende redan nu bygger på tanken att risken i viss utsträckning skall läggas på fastighetsägarens försäkring (jfr ovan 1.8).[1] Det kan synas rimligt att en nyttjanderättshavare skyddas av försäkring på den nyttjade egendomen i ungefär samma utsträckning som en ägare. Återkrav skulle alltså i princip bara kunna ske vid uppsåt och grov vårdslöshet;[2] härtill skulle komma, enligt kommitténs tidigare utvecklade ståndpunkt, vissa fall av medveten oaktsamhet hos arbetsledningen (jfr 4.7 ovan). Kommittén har stannat för denna lösning, vilken väsentligen stämmer med övriga nordiska kommittéers inställning.

Vad angår produktansvar mot en medkontrahent synes det däremot naturligt att åtminstone tills vidare tillåta regress, när man intar denna ståndpunkt beträffande ansvar av samma typ utom kontraktsförhållanden (5.10 ovan).

Det framgår av försäkringsbolagens uppgifter om praxis att regress inte sällan utövas mot en medkontrahent till den försäkrade som åtagit sig att oberoende av vållande svara för skadan (se ovan 3.1). Att i sådana fall ingripa i kontraktsförhållandet och utesluta regresskrav trots den uttryckliga avtalsklausulen kan synas vara ett alltför långtgående steg, som enbart är ägnat att komplicera förhållandet för parterna. Regress bör tillåtas också i detta läge. Detsamma bör gälla när någon åtagit sig att vidtaga särskilda åtgärder för att skydda den försäkrade egendomen mot skada, men blir ansvarig för att han försummat detta. Det kan inte vara rimligt att i ett sådant fall låta skadan stanna på den skadelidandes försäkringsgivare. Situationen liknar för övrigt fallet då någon åtagit sig förvaring av egendom (jfr ovan).

Den lagtekniska lösningen i fråga om regressrättens avgränsning i kontraktsförhållanden skall behandlas senare (7.1 nedan).

[1] Jfr om ansvaret för hyrd lös egendom Bengtsson, Särskilda avtalstyper I s. 55.

[2] Jfr Hellner, Regressrätt s. 147 f, 203 f samt 18 och 20 §§ FAL.

6 Underlåtenhet att teckna sakförsäkring

6.1 Självförsäkrares rätt till skadestånd för sakskada

Tidigare har berörts begreppet *självförsäkrare*. Härmed avses närmast sådana rättssubjekt, t. ex. staten, som i princip underlåter att skydda sig genom försäkring med hänsyn till den riskfördelning som ändå förekommer i deras verksamhet. Tills vidare skall inte begreppet preciseras närmare.

Det ingår i kommitténs uppdrag att ta upp och pröva frågan om självförsäkrares rätt till skadestånd. Enligt direktiven borde principen vara att självförsäkrare inte blir bättre ställd än försäkringsgivaren skulle ha varit, om försäkring hade funnits. Eventuellt kunde situationen bedömas på liknande sätt "i vissa fall av långtgående självriskklausuler". Det kan i sammanhanget nämnas att kommittén också har att ta ställning till spörsmålet, i vad mån ett liknande resonemang borde tillämpas i fråga om den som försummat sakförsäkring i fall då det får anses höra till god ordning att försäkringsskydd finns.

Redan enligt gällande rätt är självförsäkrares skadeståndsskyldighet inskränkt i vissa situationer. I 3: 6 SkL föreskrivs att bl. a. arbetsgivares ansvar för arbetstagares vållande kan jämkas om det är skäligt "med hänsyn till föreliggande försäkringar och försäkringsmöjligheter". Bestämmelsen innebär enligt motiven att man vid principalansvar kan jämka inte bara försäkringsgivares regresskrav utan också skadeståndskrav från självförsäkrare till ett belopp som täcks av ordinär ansvarsförsäkring. Saknas försäkringsskydd på den ansvariges sida utan att detta kan läggas honom till last som försummelse, lär rentav den skadelidandes ersättningskrav kunna ogillas helt.[1] En liknande jämkning skulle också vara möjlig, när den skadelidande försummat att teckna sakförsäkring i vissa fall där sådant försäkringsskydd är normalt (jfr närmare nedan 6.2). Som skäl för regeln, till den del den gäller självförsäkrare, anges närmast att det torde vara en utbredd uppfattning att dessa inte borde ha en vare sig bättre eller sämre ställning än försäkringsgivaren skulle ha haft, om försäkring hade tecknats.[2]

En mera allmän inskränkning av självförsäkrares rätt till skadestånd förordade utredningsmannen i 1958 års förslag. Enligt den då föreslagna nya lydelsen av 25 § FAL skulle den "som måste antagas hava med hänsyn till omfattningen av sina intressen underlåtit att taga skadeförsäk-

[1] Prop. 1972: 5 s. 229 ff, 538.

[2] Prop. 1972: 5 s. 231.

ring" ej äga rätt till skadestånd "i vidare mån än försäkringsgivaren, om försäkring funnits". I förslagets motiv framhölls att det inte föll inom utredningens ram att ta upp den mera vittgående frågan, om domstolarna skulle få befogenhet att nedsätta stora skadeståndsbelopp enbart därför att den skadelidande lämpligen borde ha tecknat försäkring; detta skulle enligt utredningsmannens mening anstå till en kommande allmän översyn av skadeståndsrätten. Vid remissbehandlingen mötte tanken att inskränka självförsäkrares rätt till skadestånd inte några invändningar i och för sig; däremot ansågs en reform i denna riktning böra vänta till en allmän översyn av skadeståndsrätten. Från flera håll kritiserades vidare regeln på den grund att begreppet självförsäkrare måste bli svårt att avgränsa.

F. n. lär endast staten samt ett par av våra största kommuner, ett landsting och kanske något storföretag i princip[1] underlåta att teckna sakförsäkring. En del andra kommuner och storföretag torde i vissa, men inte alla, avseenden lita till sina egna resurser, när det gäller möjliga skador på deras egendom. Bl. a. förekommer ganska betydande självrisker – ibland upp till 10 000 kronor – i vissa företags sakförsäkringsvillkor.

Det är tydligt att i fall som de nämnda självförsäkring från vissa synpunkter kan vara en rationell ordning. Självförsäkraren undgår att betala de kostnader för administration och skadereglering som utgör en inte obetydlig del av premien. Att sköta skadebehandlingen själv ter sig ofta som en billigare och enklare ordning med självförsäkrarens resurser. Från samhällets synpunkt finns inte något skäl att motarbeta ett sådant system, så länge det inte går ut över tredje man. Detta kan emellertid sägas vara fallet, när någon vållar skada på egendom som normalt skulle ha varit försäkrad, t. ex. vid brandskada på statens fastigheter eller skada på ett storföretags maskiner, och skadeståndsanspråk i anledning härav framställs mot honom (eller hans arbetsgivare). Redan nu utövar ju försäkringsbolagen bara i begränsad omfattning regress mot oförsäkrade företagare och privatpersoner (se ovan 3.1). I varje fall staten kan väntas betydligt oftare göra gällande sina lagliga skadeståndskrav. Olikheten skulle bli ännu mera markerad, om en tvingande begränsning av regressrätten genomförs, samtidigt som allmänna skadeståndsregler alltjämt skulle gälla för självförsäkrare.

Att konsekvenserna för den skadeståndsansvarige på detta sätt skulle bero av vem som råkar äga den skadade egendomen, kan uppenbarligen leda till stötande resultat i vissa situationer. Över huvud taget skulle en sådan skillnad vara svår att förena med tankegångarna bakom kommitténs förslag om regressrätten. Avsikten är ju att ange vissa preciserade fall, där den som svarar enligt skadeståndsreglerna också skulle bära risken när den skadade egendomen är försäkrad, medan annars skadan skulle stanna på sakförsäkringen och därmed på den skadelidandes sida (se 5.1 ovan). Det lär knappast finnas något bärande skäl varför riskfördelningen skulle bli en annan vid självförsäkring. Man kan fråga varför ett offentligt eller enskilt rättssubjekt, som tack vare sina större resurser kan skydda sig mot förluster genom egendomsskada på ett ekonomiskt mera fördelaktigt sätt än andra skadelidande, dessutom skulle ha förmånen att kunna kräva ut fullt skadestånd oavsett

[1] Helt underlåter inte ens staten att försäkra sig; jfr SFS 1974: 764.

omständigheterna vid skadefallet och oavsett grunden för ansvaret. I den mån den föreslagna inskränkningen i regressrätten påverkar sakförsäkringspremierna, kan en sådan skillnad rentav i vissa fall leda till en minskad benägenhet att teckna försäkring; på detta vis skulle ägaren till dyrbar egendom behålla möjligheten att låta motsidan slutligen bära risken för inträffade skador. Som utvecklats i annat sammanhang (4.6), torde det bara vara i särskilda fall som regressmöjligheten verkligen har nämnvärd ekonomisk betydelse, men man kan inte utesluta att omsorgsfullt kalkylerande kommuner och storföretag konsekvent skulle försöka minska sina omkostnader på detta sätt.

Av dessa skäl anser kommittén det välmotiverat att i sådana fall där självförsäkring kan anses föreligga tillämpa samma skadeståndsregler som om den skadade egendomen varit försäkrad. Det egentliga problemet är emellertid inte så mycket, om en sådan regel är berättigad, som vilken räckvidd den skulle få. Vid sidan av sådana typiska situationer som då t. ex. staten eller Stockholms kommun litar till sina egna resurser förekommer en rad andra fall, där en kommun eller ett företag mer eller mindre medvetet underlåter att försäkra sig men det är oklart – kanske t. o. m. för företagets egen ledning – vad den egentliga anledningen till underlåtenheten är. Man kanske litar på att företagets tillgångar skall vara tillräckliga för att klara en skada utan olägenhet, men man kan också utgå från att risken inte har så stor betydelse att det är någon mening med försäkring. Ibland kan också underlåtenheten att försäkra vara helt oavsiktlig och bero på glömska eller liknande. Det är uppenbart att det i praktiken kan bli svårt att konstatera, vad som underlåtenheten berott på och om den motiverar att självförsäkringsregler tillämpas.

Som redan antytts, är det huvudsakliga skälet att inskränka självförsäkrares skadeståndsrätt att här i realiteten sker en fördelning av risken på den skadelidandes sida fullt jämförlig med den som förekommer vid försäkring. Har den skadelidande tillräckligt stora tillgångar, kan detta motivera en inskränkning t. o. m. om den skadelidande aldrig stått inför något egentligt val att försäkra egendomen. Att teckna försäkring på Statens järnvägars lokomotiv och vagnar torde sålunda knappast ha övervägts.[1] Men skulle ett tågsätt skadas genom annans vållande, aktualiseras liknande resonemang som om det t. ex. varit en SJ-buss som skadats. I båda fallen är det klart att risken utjämnas i den skadelidandes verksamhet, och i enlighet härmed skulle självförsäkring anses föreligga. Detta kan också bli aktuellt i andra situationer, som när ett storföretag efter ingående övervägande anser det lönsamt att ta en försäkring med mycket hög självrisk; då är det särskilda omständigheter, närmast riskens storlek i förhållande till företagets omfattning, som gör det befogat att tala om självförsäkring.

I andra fall där försäkring underlåtits är det tydligt, att någon riskspridning jämförlig med den som sker vid försäkring inte förekommer. Faran för skada är kanske inte stor, men inträffar skadan, medför den en betydande påfrestning på den skadelidandes ekonomi. Här är det inte fråga om självförsäkring i vanlig mening. Riskfördelningstanken utgör inte något avgörande argument mot att skadestånd utdöms. Ändå

[1] Beträffande enskilda järnvägars rullande material förekommer däremot brand- och maskinförsäkring.

kan det förefalla rimligt att låta den skadelidande bära sin skada själv i varje fall när det är en försäkring av mera vanlig typ som han låtit bli att teckna. Men i så fall är det andra skäl som blir avgörande: den skadelidande har, såvitt kan bedömas, inte visat tillräcklig omsorg om sin ekonomi, och man bör på tidigare utvecklade grunder (4.4) stimulera till att sakförsäkring tecknas i ökad utsträckning. Sådana resonemang kan man föra också när den skadelidande haft begränsade resurser, t. ex. när mindre företag eller privatpersoner ägt den skadade egendomen.

1958 års förslag inskränkte sig som nämnt till att ge särskilda regler om egentlig självförsäkring. Detta var uppenbarligen en nackdel från gränsdragningssynpunkt, eftersom det blev en tvär övergång till fall, där den skadelidandes mindre tillgångar inte motiverade tillämpning av särreglerna; kanske hade han nonchalerat sitt försäkringsskydd på ett sätt som knappast gjort honom förtjänt av bättre behandling än en självförsäkrare.

Reformarbetet är nu i ett annat läge. Det är dags för en mera fullständig översyn av skadeståndsrätten, där också verkan av underlåtenhet att teckna försäkring kan tas upp i hela sin vidd. Som nämnt ingår detta i kommitténs uppdrag. Med hjälp av en regel om inskränkning av rätten till skadestånd också vid försummelse att försäkra sig kan man i allmänhet komma till rätta med sådana gränsfall där det kan synas tveksamt, om verklig självförsäkring förelegat, utan att några stötande motsättningar behöver uppkomma mellan närliggande situationer. Kommittén anser därför att den mest vägande invändningen mot särskilda regler om självförsäkrare har fallit bort. Dessa skadelidande bör helt jämställas med försäkringsgivare som meddelat försäkring mot den aktuella risken.

Också den danska kommittén anser en särskild bestämmelse böra finnas om självförsäkring, medan den norska kommittén – utan nämnvärd avvikelse i sak – torde föredraga att ge en gemensam regel för fall av självförsäkring och försummelser att teckna sakförsäkring (6.2 nedan).

Frågan hur begreppet självförsäkrare närmare skall avgränsas skall behandlas i den speciella motiveringen (13.3).

I detta sammanhang bör också beröras det speciella försäkringsliknande skydd som *vagnskadegarantierna* utgör.[1] Vid köp av ny bil kan köparen genom en sådan garanti få ett med vagnskadeförsäkringen praktiskt taget likvärdigt skydd, för den händelse bilen skadas genom yttre olyckshändelse eller åverkan. För många bilmärken täcks dessa garantiåtaganden genom s. k. leverantörsförsäkring; vissa företag, bl. a. Volvo, svarar dock själva för åtagandet. Det är tänkbart att en liknande ordning kan få betydelse också i fråga om egendom av annat slag. Kommittén anser det naturligt att även den som gjort ett försäkringsliknande åtagande av detta slag i fråga om viss egendom behandlas på samma sätt som en försäkringsgivare, när det gäller rätten att återkräva skadeersättning från den som är ansvarig för skadan.

[1] Se härom SOU 1974:87 s. 76.

6.2 Försummelse att teckna sakförsäkring

I detta avsnitt skall behandlas frågan, om det finns skäl att inskränka rätten till skadestånd för sådana skadelidande som – utan att kunna anses som självförsäkrare – medvetet eller omedvetet har försummat att teckna sådan sakförsäkring som det rimligen kan krävas att de skulle hålla. De skall i fortsättningen för enkelhetens skull kallas *försumliga skadelidande*, tills vidare utan något försök att närmare bestämma begreppet.

Redan enligt *gällande rätt* förekommer det att rätten till ersättning för sakskada inskränks på grund av den skadelidandes möjlighet att teckna försäkring mot risken. I några fall har ansvaret för brandskada lindrats av sådana skäl; det viktigaste är hyresgästens begränsade ersättningsskyldighet enligt 12:24 JB (se 1.8 ovan). Ett mera allmänt uttryck för denna tankegång ger den nyss omtalade jämkningsregeln i 3 kap. 6 § SkL, som föreskriver att ersättning för sakskada kan jämkas bl. a. med hänsyn till föreliggande försäkringsmöjligheter. Enligt bestämmelsens motiv innebär den i sådant hänseende att man vid principalansvar kan jämka också skadeståndskrav från försumliga skadelidande till ett belopp som täcks av ordinär ansvarsförsäkring. (Se närmare ovan 1.7.) Att döma av motiven ville man genom denna regel uppmuntra företagare och privatpersoner att teckna sakförsäkring; ett steg i denna riktning skulle vara att inskränka möjligheten till skadestånd i fall som det nämnda.[1]

Direktivens förut återgivna uttalanden innebär på denna punkt, att man mera generellt skulle inskränka rätten till skadestånd, när den skadelidande har försummat sådant försäkringsskydd som "enligt allmänt vedertagna normer får anses höra till god ordning".

Det är här fråga om en betydligt längre gående inskränkning än den som föreskrivs i 3 kap. 6 §. När lagstiftaren där intog ståndpunkten att försumliga skadelidande i vissa lägen inte skulle ha bättre rätt än en försäkringsgivare eller självförsäkrare vid motsvarande skada, var det närmast fråga om att *nedsätta* skadeståndet till maximibeloppet för en föreliggande eller tänkt ansvarsförsäkring. Motiven ger knappast stöd för att skadeståndskravet skulle *helt ogillas* ens i det särskilda fallet då den skadeståndsskyldige saknar möjlighet att skydda sig mot risken genom ansvarsförsäkring; och det är knappast troligt att en domstol i dag skulle göra en sådan bedömning, vilken kan leda till ganska stränga resultat. Enligt den ståndpunkt som kommittén har intagit rörande regressrätten vid sakförsäkring skulle däremot ansvaret mot försäkringsgivaren helt falla bort, utom i särskilda fall. Skall försumliga skadelidande likställas med försäkringsgivare, på samma sätt som förordats beträffande självförsäkrare (6.1 ovan), innebär detta ett klart avsteg från vad som nu gäller.

Det framgår redan av kommitténs tidigare diskussion att en inskränkning av försumliga skadelidandes rätt till skadestånd skulle stämma väl med dess principiella ståndpunkt till frågan om skadestånd vid sakskada. Det har redan utvecklats att man på många områden har anledning att lindra skadeståndsansvaret för sakskada och eftersträva att dessa skador i stället täcks genom sakförsäkring (se 4.4). En regel om att försumliga

[1] Prop. 1972:5 s. 229, 232 och ovan 1.7.

skadelidandes rätt till skadestånd skulle begränsas passar väl in i ett sådant system. Den är tydligen ägnad att *främja utbredningen av sakförsäkring.* I många, sannolikt de flesta fall lär visserligen möjligheten att kräva skadestånd vid skada på viss egendom spela ringa roll för ägarens benägenhet att försäkra egendomen. Man får här hålla i minnet att i åtskilliga situationer, där egendom verkligen är utsatt för närliggande fara att skadas, kommittén vill behålla regressrätten och därigenom även skadeståndsmöjligheten för försumliga skadelidande; detta gäller bl. a. egendom som utsätts för stora skaderisker och egendom som transporteras, repareras eller bearbetas. I andra lägen kan det dock ha väsentlig betydelse för ägarens inställning att han inte kan räkna med skadestånd, t. ex. när han har en byggnad i närheten av en brandfarlig inrättning eller hyr ut egendom, som utsätts för stora skaderisker vid begagnandet.

Av större betydelse än en sådan regels verkan för de enskilda ägarnas del kan emellertid vara den allmänna effekten av att lagstiftaren klargör, att i praktiskt viktiga situationer den får stå sitt kast som underlåter att skydda sin dyrbara egendom genom försäkring. Det är naturligtvis här som annars svårt att förutse effekten av sådana bestämmelser på enskilda människors handlande; av viss betydelse kan bli om reformen förenas med aktiv upplysning från myndigheternas sida om dess bakgrund och innebörd. Under alla omständigheter är det önskvärt att den nya principiella inställningen till ansvaret för sakskador kommer till uttryck i lagen.

Till förmån för regeln kan delvis också anföras liknande argument som åberopats för att självförsäkrare skulle likställas med försäkringsgivare (6.1 ovan). Om skada vållas på egendom, som normalt brukar vara försäkrad, kan det självfallet ibland synas *obilligt* att skadeståndskrav mot all förmodan framställs mot den ansvarige. Det normala skulle ju ha varit att skadan ersatts av försäkringen utan återkrav mot den skadeståndsskyldige. Inte minst när han själv saknar skuld till skadan, kan det ofta verka rimligt att han skulle undgå ersättningsanspråk.

I vissa situationer kan vidare underlåtenhet att försäkra egen värdefull egendom vittna om en *sorglöshet och brist på förutseende*, vilken kan te sig nära nog lika allvarlig som oaktsam medverkan till själva skadan. Kommittén har tidigare – i betänkandet Skadestånd III – intagit ståndpunkten, att medvållande till annan skada än personskada normalt skall medföra jämkning av skadeståndet[1], en princip som också godtagits vid 1975 års ändringar i SkL. Det stämmer väl med denna inställning att ibland låta en ägares försummelse att försäkra sin egendom medföra att skadeståndsansvaret åtminstone delvis faller bort. Att utgå från en sådan försäkringsplikt i vissa situationer kan knappast anses för strängt mot ägaren, som ju under alla omständigheter har intresse av att skydda sig mot vådaskador. Som förut har antytts (4.4), är det en uppfattning som alltmer framträder i modern lagstiftning, att ägande medför inte bara rättigheter utan också skyldigheter i förhållande till omgivningen. Det kan i dag inte anses givet att en ägare skall låta andra personer bära hela risken för skada på hans egendom så snart ett skadeståndsgrundande förhållande föreligger, kanske utan varje skuld hos den ansvarige, trots att

[1] SOU 1971:83 s. 64, 68.

ägaren helt uraktlåtit att själv skydda sig mot risker av samma typ.

Å andra sidan står det klart att denna lösning inte sällan kan verka alltför hård från den skadelidandes synpunkt. Självfallet kan man inte ens på längre sikt fordra att en ägare, vare sig han är företagare eller privatperson, använder sig av alla möjligheter som finns att försäkra sina tillhörigheter. Försäkring kan bara fordras för dyrbarare egendom, och man kan normalt inte ens beträffande denna begära mer av ägaren än att han håller sådan försäkring som allmänt är bruklig, t. ex. brandförsäkring på byggnader. Även när sådan försäkring underlåtits, kan vidare detta bero på förhållandevis ursäktliga förhållanden. Ägaren kan ha avsett att försäkra sig och kanske t. o. m. tidigare haft egendom försäkrad men på grund av något tillfälligt förbiseende eller förklarligt misstag försummat att teckna eller förnya försäkringen. Han kan ha gjort sig skyldig till dröjsmål med erläggandet av försäkringspremien, vilket med nuvarande lagstiftning lätt kan medföra att försäkringsskyddet faller bort (jfr 13 och 14 §§ FAL). T. o. m. i vissa situationer när den skadelidande medvetet uraktlåtit att hålla ordinär försäkring kan omständigheterna vara mildrande, t. ex. när han oförmodat drabbats av betalningssvårigheter och sett sig nödsakad att först betala andra skulder. Ibland kan försäkringsgivarna begära så hög premie för att täcka risken, att det är förklarligt om ägaren tvekar att hålla försäkringsskydd.

Med tanke på fall av denna typ anser kommittén det inte gärna möjligt att föreskriva att oaktsam underlåtenhet att hålla normal sakförsäkring medför förlust av rätten till skadestånd. En mera nyanserad reaktion mot försummelsen är önskvärd, där man – liksom vid medvållande till sakskada – skulle ta viss hänsyn till vad som är skäligt i det enskilda fallet, varvid inte bara graden av försumlighet hos den skadelidande utan också andra förhållanden skulle beaktas. På så sätt skulle det inte finnas anledning att befara några obilliga konsekvenser av den nya regeln om försummelse att teckna sakförsäkring.

I en särskild situation kan det rentav verka diskutabelt, om över huvud taget en reduktion av skadeståndet bör ske, nämligen i de praktiska fall där *ansvarsförsäkring* skyddar den skadeståndsskyldige. Enligt 3 kap. 6 § SkL skall som nämnt full ersättning utdömas, om den täcks av ansvarsförsäkring. Skäl kan tala för en liknande regel vid försummelse att teckna sakförsäkring. När i stället försäkring på den ansvariges sida betalar skadan, har man ju uppnått den riskfördelning som är ett viktigt syfte med kommitteförslaget. Det kan också verka rimligt att låta den skadelidande trots sin försummelse kräva skadestånd i detta fall, när det inte går ut över den skadeståndsskyldige. Liknande synpunkter gör sig gällande, när självförsäkring förekommer på dennes sida, t. ex. när staten är ansvarig för skadan.

Frågan om ansvarsförsäkringens betydelse i detta sammanhang är onekligen tveksam. Kommittén fäster emellertid väsentligt avseende vid den tidigare utvecklade synpunkten att en försäkring på skadelidarsidan är ägnad att medföra den mest rationella ordningen (se 4.4 ovan). Anser man sakförsäkring böra främjas med tanke på bl. a. skaderegleringens enkelhet, den mindre faran för processer och de bättre möjligheterna att

bedöma risken, synes det inkonsekvent att låta den skadelidande alltid undgå konsekvenserna av sin försummelse, när försäkring finns på motsidan. Det fortsatta resonemanget bygger därför på att ansvaret kan inskränkas också då ansvarsförsäkring täcker skadan.

Rimligen bör man dock gå fram med en viss försiktighet, ifall en regel av det diskuterade slaget införs. Som nämnt bör ägarens försäkringsskyldighet i princip bara avse vissa särskilt vanliga typer av försäkringar. Domstolen bör kunna beakta, om försummelsen från den skadelidandes sida är förhållandevis ursäktlig. Vidare förefaller det välbetänkt att inte, som beträffande försäkringsbolag och självförsäkrare, föreskriva ett obetingat *bortfall* av rätten till skadestånd. Domstolen bör normalt inskränka sig till att *nedsätta* ersättningen, när detta ter sig rimligt med hänsyn till omständigheterna. Här bör en föreliggande ansvarsförsäkring kunna beaktas, liksom bl. a. också de ekonomiska förhållandena i övrigt. – En regel av denna typ bör också på ett smidigt sätt kunna fylla ut luckor som den nyss berörda bestämmelsen om självförsäkrare lämnar (jfr 6.1 ovan). I åtskilliga fall, där det kan tyckas naturligt med en inskränkning av ansvaret fast inte självförsäkring föreligger, lär man i varje fall kunna konstatera en försumlighet att teckna vederbörlig sakförsäkring. Kommitténs försäkringsexperter har betonat, att på detta sätt regelns praktiska tillämpning kan underlättas.

Mot den nu skisserade ordningen skulle kunna invändas att den leder till viss *rättsosäkerhet*; något liknande kan f. ö. sägas också om den föreslagna principen rörande självförsäkrares ställning (jfr 6.1 ovan). Med tanke bl. a. på dessa komplikationer har man i litteraturen hävdat att, ifall man effektivt vill lindra skadeståndsansvaret, det riktiga skulle vara att ändra skadeståndsreglerna i stället för regressreglerna i FAL; på detta sätt skulle man undgå diskrepanser mellan fall där försäkring finns och där försäkring saknas, och man behövde inte skilja mellan självförsäkring, ursäktlig underlåtenhet att ta försäkring och försummelse att teckna försäkring där så borde ha skett.[1] En sådan förändring av skadeståndsreglerna skulle tydligen innebära, att frågan om ansvar bedömdes oberoende av försäkringsförhållandena (föreliggande försäkring resp. försumlighet att teckna försäkring) i det enskilda fallet.

Som nämnt har undantagsvis också lagstiftaren valt denna metod, bl. a. i fråga om hyresgästs ansvar enligt 12: 24 JB. Vad som här diskuteras är att man mera generellt skulle på detta vis föreskriva en lindrad skadeståndsskyldighet i typsituationer, där sakförsäkring är bruklig och önskvärd. Man skulle t. ex. införa bestämmelser om att skadestånd för brandskada på fast egendom bara fick krävas vid uppsåt eller grov vårdslöshet hos den ansvarige, när denne drev vissa former av brandfarlig verksamhet eller när han slutit vissa typer av avtal om egendomen. Eventuellt kunde man inskränka en sådan ansvarslindring till att avse privatpersoner.

Mot lösningar av denna typ synes emellertid flera argument kunna anföras. Till en början kan det i vissa fall te sig obilligt att skadestånd skulle utgå endast under sådana begränsade förutsättningar, t. ex. när den skadelidande av ursäktlig anledning underlåtit att försäkra sig medan

[1] Hellner, Regressrätt s. 241 ff. Jfr även 1.3 ovan.

ansvarsförsäkring förelåg på motsidan. Det kunde ligga nära till hands att ge en smidigare regel för att domstolen skulle kunna undvika stötande resultat; men i så fall går det knappast att bortse från försäkringsförhållandena, och då blir bestämmelsen inte så mycket lättare att tillämpa än den här diskuterade regeln. – Vidare kan det bl. a. med tanke på utvecklingen på försäkringsområdet verka föga lyckligt att låsa fast ansvaret i en rad typsituationer genom stela regler, som snart kan te sig föråldrade. Vad som under överskådlig framtid kan bedömas som skaderisker, mot vilka ägaren bör försäkra sig, kan svårligen anges i en preciserad formel.

Slutligen kan man inte bortse ifrån att en ordning av det diskuterade slaget skulle vara ytterligt besvärlig att genomföra lagtekniskt sett. Som framgår av avsnittet om regressrätt vid sakförsäkring, gör sig skiftande hänsyn gällande vid ansvar för olika verksamheter och i olika situationer. Skulle man ge speciella regler med utgångspunkt i försäkringsmöjligheterna, vore det sannolikt nödvändigt att införa en rad särbestämmelser om skilda försäkringsbara risker i åtskilliga lagar, inte bara om utomobligatoriskt utan också om kontraktsmässigt ansvar. Bl. a. kan framhållas komplikationerna vid sådana avtalstyper som inte alls eller endast ofullständigt regleras i lag men där särskilda förhållanden påkallar ett inskränkt eller utvidgat ansvar; som exempel kan nämnas hyra av lös egendom, lån, förvaring, entreprenad och andra avtal om arbete på egendom samt pantavtal. En så invecklad reglering av själva skadeståndsskyldigheten kan inte kommittén anse godtagbar.

Det tycks alltså knappast vara någon framkomlig väg att generellt inskränka skadeståndsansvaret i särskilda fall, där försäkring bör finnas. Skadeståndsregeln bör beträffande både självförsäkrare och försumliga skadelidande direkt hänvisa till försäkringsförhållandena.

Resultatet av övervägandena blir alltså att den nya lagstiftningen bör ge en regel att ersättningen skall kunna jämkas, om den skadelidande försummat att hålla vederbörlig sakförsäkring. Bestämmelsens närmare formulering diskuteras i ett senare avsnitt (7.1). Hur den bör tillämpas i särskilda fall skall behandlas i den speciella motiveringen.

De nordiska kommittéernas inställning till de här behandlade frågorna är i allt väsentligt desamma.

7 Sammanfattande synpunkter på ersättningsreglerna vid sakskada

7.1 Lagreglernas utformning

Den föregående diskussionen kan anses ha gett till resultat att starka skäl talar för att genom regler, som är tvingande i kontraktsförhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare, inskränka regressrätten vid sakförsäkring till vissa särskilda fall av ansvar: för den som själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, för redare, vid atomskada samt för den som svarar för skada orsakad av sprängnings- eller grävningsarbeten i yrkesmässig eller offentlig verksamhet eller annars ansvarar enligt miljöskyddslagen för skada i sådan verksamhet. Allmänt skulle regress tillåtas i vissa fall av medveten oaktsamhet hos arbetsledning med avseende på arbetsmetoder eller materiel. I varje fall tills vidare skulle regress också vara möjlig vid produktansvar. Dessutom skulle i kontraktsförhållanden regress vara motiverad mot den som i yrkesmässig eller offentlig verksamhet transporterat, för förvaring omhändertagit eller utfört arbete på den försäkrade egendomen, eller annars uttryckligen åtagit sig att svara för skada på egendomen eller att vidtaga åtgärder för dess skydd. Inskränkningen av regressrätten borde gälla oavsett om den ansvarige var skyddad av ansvarsförsäkring eller ej. Vad gäller trafikförsäkring skulle regress mot denna från sakförsäkringens sida vara möjlig endast när det gäller vagnskadeförsäkring.

De nu angivna inskränkningarna skulle konstrueras på så sätt, att själva *skadeståndsansvaret* för skada som omfattas av sakförsäkring skulle begränsas – inte regressrätten. Med sakförsäkring skulle här likställas självförsäkring. – Vidare borde jämkning av skadeståndet vara möjlig i vissa fall där den skadelidande försummat att teckna allmänt förekommande försäkring på sin egendom.

I det föregående har den tanken avvisats att man skulle nöja sig med att ge en allmän skälighetsregel i lagtexten och sedan närmare utveckla dess innehåll i motiven (se ovan 5.1). I stället bör själva lagen innehålla en klar avgränsning av skadeståndsansvaret och därmed också regressrätten, närmast genom en uppräkning av de fall där skadeståndsskyldighet föreligger trots försäkring. I anslutning härtill bör föreskrivas att självförsäkrare inte har bättre rätt till ersättning än försäkringsbolag skulle ha haft, om försäkring hade funnits. En motsvarande regel bör ges om vagnskadegaranti (se 6.1 ovan).

I en speciell situation är det emellertid inte möjligt att ge en regel av denna preciserade typ. Som förut utvecklats är det nödvändigt med en mera allmänt hållen bestämmelse rörande jämkning av skadeståndsansvaret på grund av föreliggande försäkringsmöjligheter (6.2 ovan). Den bör ge möjlighet att jämka ansvaret vid försummelse att hålla sådan försäkring som är normal och tillbörlig för den skadelidandes verksamhet och förhållanden i övrigt. En mera exakt reglering är mycket svår att åstadkomma och synes f. ö. knappast lämplig med tanke på att bestämmelsens tillämpning bör kunna på ett smidigt sätt anpassas efter utvecklingen på försäkringsområdet.

Särskilda problem uppkommer vid sjö-, transport- och luftfartsförsäkring. Som framgår av det föregående har regressrätten avsevärd ekonomisk betydelse vid skada på fartyg och flygplan samt på transporterat gods (jfr 4.6 ovan). Kommittén anser det inte tillrådligt att här göra någon mera betydande ändring i nuvarande ordning. Man kunde tänka sig att helt enkelt undanta sjö-, transport- och luftfartsförsäkring från regeln om inskränkning av skadeståndsansvaret för sakskada. Denna lösning är emellertid inte helt tillfredsställande; såvitt gäller försäkring på transporterat gods, saknas tillräcklig anledning att tillåta regress mot annan än transportören (jfr 5.11 ovan), och dessutom utgör de nämnda försäkringstyperna knappast så klart avgränsade områden att man lämpligen bör hänvisa till dem i en skadeståndsrättslig lagstiftning. Kommittén har därför föredragit att från reglerna om bortfall av regress på grund av sakförsäkring undanta skada på fartyg och luftfartyg samt redares ansvar för annan skada till följd av sjöfart, varjämte som nämnt en uttrycklig bestämmelse ges om regress mot transportör.

Med en sådan lösning skulle emellertid regress vara möjlig i särskilda situationer där återkrav i varje fall till skadans hela belopp inte synes önskvärda. Detta är till en början fallet då en privatperson eller småföretagare utan ansvarsförsäkring på ena eller andra sättet vållar skada på fartyg eller flygplan som är försäkrade eller ägs av en självförsäkrare. Är ansvaret oskäligt betungande kan det visserligen jämkas med stöd av nuvarande 6: 2 SkL, men även i andra situationer kan det ofta stå i klar strid mot lagstiftningens syfte att fullt ansvar föreligger vid sådana skador.

Vidare kan staten någon gång tänkas bli utsatt för mycket stora regresskrav i anledning av fartygs- eller flygkatastrofer, exempelvis när fel har begåtts vid utprickning av farled eller trafikledning på flygplats. Detsamma kan hända exempelvis kommuner som innehavare av hamnar och enskilda flygplatsinnehavare; även om ansvarsförsäkring har tecknats kan försäkringsbeloppet vid katastrofskador av denna typ visa sig otillräckligt. Man kan göra gällande att full regressrätt i dessa fall skulle strida mot en viktig tanke bakom 3: 6, som vid sin tillkomst ansågs bli ett skydd för offentliga och enskilda arbetsgivare bl. a. just mot anspråk i sådana situationer (jfr 1.7 ovan). Att en jämkningsregel här kan bli till nytta har också understrukits av lagutskottet vid 1975 års riksdag.[1]

Mot denna bakgrund anser kommittén det inte gärna möjligt att vid en reform, som allmänt sett går ut på att inskränka ansvaret mot

[1] LU 1975: 16 s. 51.

försäkringsgivare och självförsäkrare, upphäva regeln i 3: 6 SkL. I det nya läge som uppkommer vid reformens genomförande bör regelns räckvidd inte inskränkas till ansvar enligt 3 kap.; också när enskilda företagare och privatpersoner själva (eller, i fråga om juridiska personer, de högsta organen) har brustit i aktsamhet kan den ibland behöva åberopas. Att ge en allmän bestämmelse om jämkning av ansvaret för sakskada på grund av försäkringar eller försäkringsmöjligheter stämmer också väl med den ståndpunkt som övriga nordiska skadeståndskommittéer intagit under kommitténs överläggningar med dem. Emellertid bör det i lagtexten markeras att bestämmelserna bara kan åberopas undantagsvis; i själva verket kommer ju dessa med de nya reglerna om inskränkning av regressrätten att sakna betydelse i flertalet fall där 3: 6 formellt skulle vara tillämplig. Jämkningsmöjligheten bör kunna användas bara när särskilda skäl föreligger. Den närmare innebörden av jämkningsregeln skall behandlas i den speciella motiveringen.

Regeln bör inte vara tillämplig vid ansvar enligt sådan speciallagstiftning som bygger på internationella konventioner, bl. a. atomansvarighetslagen och lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Inte heller anser kommittén det stämma med grunderna för miljöskyddslagens skadeståndsregler att tillåta jämkning, när skador orsakas i offentlig eller yrkesmässig verksamhet (jfr 5.8 ovan).

Särskilt om man på detta sätt konsekvent anknyter gränsen för regressansvaret och skadeståndsskyldigheten till vissa typer av skadefall, inte till vissa försäkringstyper, är det naturliga att ta in reglerna om begränsning av regressrätten i SkL. Denna teknik anser också övriga nordiska skadeståndskommittéer vara lämplig. Till dess förmån talar att man som nämnt inte bör försämra svenska försäkringsbolags läge i den internationella konkurrensen och därför bör konstruera begränsningsbestämmelserna som skadeståndsrättsliga regler (jfr ovan 4.4). Det naturliga är i så fall att 25 § FAL för sakförsäkringens del bara innehåller ett stadgande av innebörd, att i den mån försäkringsgivaren ersätter skadan eventuell rätt till skadestånd övergår på honom; härvid bör dock erinras om den inskränkning som framgår av skadeståndslagstiftningen. – Vad regress mot trafikförsäkringen angår är emellertid den lämpligaste ordningen att motsvarande begränsning tas in i trafikskadelagen.

Som framgår av det föregående (5), skall inskränkningen i regressrätten gälla också i vissa fall av ansvar enligt skadeståndsrättslig speciallagstiftning, medan i andra sådana fall fullt regressansvar bör föreligga. Med hänsyn till regeln i 1: 1 SkL torde det vara nog att särskilt reglera frågan i speciallagstiftningen i fall där man åsyftar att regressrätten inom dess område skall ha annat innehåll än som följer av de nu aktuella bestämmelserna i SkL; i övriga situationer kommer dessa bestämmelser, lika väl som andra regler i SkL om skadeståndets bestämmande, att utan vidare tillämpas också på speciallagstiftningens fält.

Såvitt angår redarens ansvar, synes emellertid en särskild lösning lämplig. Skadeståndsskyldighet kan ju här åläggas inte bara enligt 233 § sjölagen utan också på grund av redarens eget vållande. Av sådana skäl föredrar kommittén att i SkL intas en bestämmelse om full regressrätt

mot redaren vid skada till följd av sjöfart, vilken sedan enligt 1: 1 SkL blir tillämplig också i det fall då hans skadeståndsskyldighet grundas på sjölagen.

Reglernas tillämpning i kontraktsrätten medför en del lagtekniska komplikationer. Enligt 1: 1 SkL skall bestämmelserna i denna lag gälla i den mån inte annat är särskilt föreskrivet eller föranledes av avtal eller i övrigt följer av reglerna om skadestånd i avtalsförhållanden. Spörsmålet i vad mån kontraktsrättsliga principer på detta vis tar över SkL: s regler är, att döma av motiven, till väsentlig del en tolkningsfråga.[1] Kommittén har som nyss framhållits (5.11) intagit ståndpunkten att bara i vissa särskilda situationer regressrätt skulle föreligga i kontraktsförhållanden. Härvid synes det nödvändigt att i lagen direkt reglera de fall då den ansvarige i offentlig eller yrkesmässig verksamhet åtagit sig att transportera, förvara eller utföra arbete på den försäkrade egendomen. Dessa situationer regleras bara till begränsad del av speciella lagar – transporträttslig lagstiftning och, för förvaringsavtalets del, framför allt av 12 kap. HB – och även i den mån dessa lagregler är tillämpliga skulle det i brist på uttryckliga bestämmelser vara ganska svårt att få någon klarhet om vad som gäller angående regressrätten. En uttrycklig bestämmelse om regress i dessa fall bör alltså intas i SkL. Vad åter angår andra situationer, där återkrav skulle vara möjliga i avtalsförhållanden, är det fråga om uttryckliga åtaganden i avtalet; här torde det klart framgå att kontraktsrättens reglering tar över SkL: s, och det bör alltså vara onödigt att särskilt föreskriva annat i denna lag.

7.2 Alternativa lösningar av regressfrågan

Som nämnts har det i åtskilliga fall tett sig ganska tveksamt, om regressrätten bör slopas. Man kan bl. a. räkna med att det föreligger delade meningar, om verksamheter av olika slag verkligen bör undgå att svara för de skador de orsakar på annans egendom. Både samhällsekonomiska värderingar och preventionshänsyn kan tänkas bli åberopade till stöd för andra lösningar än här har angetts. Kommittén anser dem visserligen inte ha sådan tyngd att de leder till andra resultat. Men det skall medges att om statsmakterna – t. ex. på grund av vidgade erfarenheter av de redan genomförda skadeståndsreformernas effekter – anser sig böra jämka den principiella ståndpunkt som intogs vid SkL: s tillkomst, detta kan rubba en förutsättning för vissa delar av kommitté-förslaget. Av sådana skäl och med tanke på spörsmålens delvis kontroversiella natur har kommittén ansett det riktigast att här i korthet behandla innebörden av vissa andra alternativ och hur dessa skulle kunna utformas från lagteknisk synpunkt.

En möjlighet som diskuterats tidigare är att man skulle tillåta regressrätt i andra särskilda situationer utöver vad kommittén föreslår; exempel härpå utgör markskador vid luftfart samt skador vid väghållning och militärövningar. Rättstekniskt skulle detta kunna genomföras på enkelt sätt, genom tillägg i speciallagstiftningen (t. ex. luftfartsskadela-

[1] Prop. 1972: 5 s. 450 f, 623 ff, 648 f.

gen) respektive en utvidgning av katalogen över regressfall i SkL. Lösningen stämmer emellertid mindre väl med kommitténs direktiv; som framgått av det föregående, är det vidare svårt att finna verkligt vägande skäl för regress i dessa fall (jfr ovan 5.6 och 5.9), och i överensstämmelse med kommitténs principiella ståndpunkt har då regressen föreslagits bli slopad.

Kommittén har här intagit ståndpunkten att regress från varuförsäkringen på transporterat gods som huvudregel skall vara möjlig bara mot transportören (se bl. a. 5.2–4 och 5.6 ovan). Anses det lämpligt att som nu tillåta återkrav också mot tredje man, sker detta enklast genom att det diskuterade undantaget för skada på fartyg och luftfartyg också får omfatta skada på transporterat gods; någon särskild regel om transportörens ansvar (jfr 5.11) behövs då inte. Emellertid vill kommittén understryka de mindre lämpliga konsekvenser en sådan utvidgning av regressrätten kan få bl. a. när en privatperson, t. ex. en cyklist, vållat den olycka där godset skadats.

En längre gående avvikelse från kommitteförslaget, som också har berörts i det föregående, är att regressrätt skulle tillåtas i andra fall än som framgår av det ovan sagda, om den skadeståndsskyldige är skyddad av ansvarsförsäkring (varmed väl i så fall finge likställas fall där självförsäkring föreligger på den ansvariges sida eller åtminstone denna borde ha skyddat sig genom ansvarsförsäkring). När kommittén avvisat denna tanke har det närmast berott på kommitténs principiella uppfattning – vilken stämmer med den allmänna uppläggningen av det skadeståndsrättsliga reformarbetet – att sakskador i princip bör regleras av försäkring på skadelidarsidan (se 4.4). Det har tett sig föga rationellt att flytta över skadorna från det ena kollektivet till det andra, med processer och ökade administrationskostnader som följd, utom i särskilda fall då starka samhällsekonomiska skäl talar för att en viss verksamhet bär risken för de skador som den orsakar eller det annars är av vikt att sakförsäkringen inte blir för dyr (jfr 5.2 ovan om vagnskadeförsäkring). En sådan ordning torde bara kunna accepteras, om man fäster betydligt större vikt än kommittén vid den möjliga preventiva effekten av att kostnaderna läggs på den ansvariges sida och att ansvarsförsäkringen kan förenas med säkerhetsföreskrifter av olika slag.

Det bör samtidigt erinras om att det nu diskuterade alternativet är förbundet med vissa rättstekniska problem (jfr 4.5 ovan). Man kan naturligtvis ge en allmän skälighetsregel om regressrätt, varvid man skulle hänvisa till föreliggande försäkringar eller försäkringsmöjligheter. Men att bygga ersättningssystemet väsentligen på en sådan regel är som sagt inte tilltalande med hänsyn till dess vaghet och står f. ö. i klar strid med direktivens uttalande om värdet av klara bestämmelser. Det skulle alltså bli erforderligt att precisera dessa grundsatser i lagen. Närmast skulle detta ske genom att man först i SkL uppräknar de fall där regress *alltid* skulle vara möjlig och sedan tillade, att också annars återkrav kunde ske i den mån kravet täcktes av ansvarsförsäkring; härmed skulle likställas självförsäkring på ansvarssidan och icke ursäktlig underlåtenhet att teckna ansvarsförsäkring. – På liknande sätt som enligt de förut

diskuterade alternativen skulle självförsäkrare och försumliga skadelidande likställas med sakförsäkringsbolag.

Inte heller ett sådant system förefaller dock tillfredsställande ens från teknisk synpunkt. Oklarhet angående ansvaret kommer att råda i de fall där inte ansvarsförsäkring täcker skadan; särskilt bör nämnas de problem som sammanhänger med undantag från försäkringsskyddet. Det kan vålla avsevärda svårigheter att avgränsa de fall där den ansvarige borde ha haft försäkringsskydd, t. ex. därför att han driver en verksamhet som medför skaderisker för utomstående. Ett problem som får särskild betydelse vid detta alternativ är sålunda i vad mån man i de nu berörda fallen, där det enbart gällt skyddet mot ansvar för skada på egendom, också skulle behöva ta hänsyn till riskerna att verksamheten medför personskada.

Resultatet skulle sannolikt bli en ganska komplicerad reglering: man skulle, vid sidan om regler om regressrätt i särskilda fall, om självförsäkring på skadelidarsidan och om en skälighetsbedömning för försumliga skadelidandes del, ha regler om regressrätt på grund av ansvarsförsäkring, om självförsäkring på den ansvariges sida och om en skälighetsbedömning vid försummelse att skydda sig genom ansvarsförsäkring. Till denna reglering skulle sedan hänvisas i speciallagstiftningen, i den mån man inte ville under alla förhållanden tillåta återkrav vid ansvar enligt lagstiftningen i fråga. Systemet skulle komma att te sig invecklat och sannolikt ganska svårtillämpat i praktiken.

Det är tänkbart att kommitténs förslag inte anses tillräckligt tillgodose de preventiva hänsyn som nu påstås bli tillvaratagna av den allmänna culparegeln. En formellt enkel men i sak betydelsefull ändring vore i så fall att – samtidigt som förslagets reglering i övrigt bibehölls – man generellt tillät regress även vid annan vårdslöshet än grov sådan (t. ex. vid "icke ringa" eller "allvarlig" vårdslöshet). Som framgår av det föregående skulle emellertid en sådan regressregel, som går längre än nuvarande 25 § FAL, stämma illa med både kommitténs och direktivens inställning; ytterligare kan framhållas de gränsdragningssvårigheter den skulle medföra i ett stort antal skadeståndstvister. Kommittén hänvisar särskilt till sin allmänna diskussion av frågan, i vad mån regress bör tillåtas av preventionsskäl (4.7 ovan).

Ännu ett alternativ bör här tas upp: regressrätt (samt ansvar gentemot självförsäkrare och försumliga skadelidande) skulle genom tvingande regler vara utesluten bara i vissa fall när detta kunde leda till obilliga resultat, närmast vid återkrav mot privatpersoner och kanske småföretagare. Med direktivens utgångspunkt skulle en så blygsam reform vara klart otillräcklig, och den framstår dessutom knappast som särskilt angelägen; i varje fall från försäkringshåll framställs ändå sällan anspråk i fall av denna typ. Skulle man inskränka sig till en sådan ändring i regressreglerna, torde den kunna åstadkommas redan genom att regeln i 3:6 SkL utvidgades till att avse också ansvar för eget vållande och flyttades till 5 kap. SkL. Hänvisning till regeln skulle sedan kunna ske i speciallagstiftning av särskild betydelse för privatpersoners ansvar, t. ex. i lagen om tillsyn över hundar.

Det bör understrykas att alla här berörda alternativa lösningar skulle innebära att man avlägsnade sig från den ståndpunkt som övriga nordiska kommittéer intagit vid överläggningarna med dem.

8 Regress vid solidariskt ansvar

8.1 Utgångsläget

I 6: 3 SkL stadgas att om två eller flera skall ersätta samma skada de svarar solidariskt för skadeståndet. Om begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem, t. ex. enligt sådana regler som 2: 2, 2: 3 eller 4: 1 SkL, skall dock på sin höjd det belopp som han svarar för utdömas solidariskt och ibland inte ens så mycket (se närmare ovan 2.1).

Allmänna regler saknas om hur det solidariska ansvaret slutligen skall fördelas mellan de skadeståndsskyldiga. Principen anses vara att en skälighetsbedömning skall ske, varvid man skall ta hänsyn till grunden för de berörda parternas ansvar – t. ex. om detta vilar på eget vållande eller reglerna i 3 kap. SkL – och övriga omständigheter, såsom om någon av dessa i övervägande grad har orsakat skadan. Rättsläget är här delvis ganska oklart. En viss presumtion synes gälla för att ansvaret slutligen delas lika mellan ömse sidor. Av 4: 1 SkL framgår emellertid att i det praktiskt viktiga fall då en arbetsgivare fått utge ersättning för skada som hans arbetstagare har vållat i tjänsten arbetsgivaren normalt inte kan återkräva ersättningen av arbetstagaren. I speciallagstiftningen förekommer vissa bestämmelser som går ut på att den som svarar oberoende av styrkt eget vållande – t. ex. enligt regler om rent strikt ansvar – har rätt att kräva tillbaka ersättningen av den som vållat skadan (se bl. a. 8 § luftfartsansvarighetslagen och 12 § elanläggningslagen). Denna princip anses dock inte undantagslöst tillämplig; när skadevållaren endast är ansvarig enligt SkL, inte även enligt speciallagstiftning, sker ofta en fördelning efter skälighet.[1]

Om ansvarsförsäkring täcker skadeståndsskyldigheten för någon eller båda av de ansvariga, påverkar detta förhållande ansvarsfördelningen. Ansvarsförsäkring utgör skadeförsäkring, och inskränkningen i regressrätten i 25 § 1 st. FAL anses gälla också denna försäkringsform, även om lagens formulering ("belopp, som försäkringshavaren ägt rätt att såsom skadestånd utkräva av annan"), inte utan vidare kan åberopas.[2] Det sagda medför bl. a. att när detta stadgande är tillämpligt skadeståndet ofta stannar på den som enligt speciallagstiftningen ansvarar oberoende av styrkt vållande. Han saknar då möjlighet att återkräva utgiven ersättning av medansvarig utom när denne själv har vållat skadan uppsåtligen eller

[1] Jfr om det sagda 2.1, 2.2 ovan.

[2] Jfr Hellner, Regressrätt s. 93 ff m. hänvisn.

genom grov vårdslöshet. Skulle båda de solidariskt ansvariga svara enligt SkL, leder en tillämpning av 25 § FAL till det säregna resultatet, att den skadelidande i viss utsträckning kan bestämma vem som skadeståndet i sista hand skall stanna på. Kräver han en ansvarsförsäkrad part, saknar nämligen försäkringsbolaget möjlighet att göra gällande regressrätt mot den medansvarige, om det inte har förbehållit sig regress i större utsträckning än 25 § anger. (Jfr ovan 1.1.)

Som tidigare nämnts innehåller vanligen försäkringsvillkoren bestämmelser om full regressrätt också vid ansvarsförsäkring. I så fall regleras möjligheten till återkrav av allmänna skadeståndsrättsliga principer. Försäkringsbolagen utövar emellertid regress med viss återhållsamhet särskilt mot enskilda personer och smärre företag utan försäkringsskydd (jfr 3.1 ovan). Över huvud taget torde regressen här ha mindre praktisk betydelse än vid sakförsäkring. Åsikten att den av ekonomiska skäl bör bibehållas tycks i mindre grad ta sikte på ansvarsförsäkringens förhållanden utom vid sjöförsäkring. Inte heller preventionshänsyn synes ha betonats med tanke på just dessa fall.

Kommitténs direktiv angående regressrätten avser också en reform av reglerna om regress från ansvarsförsäkring. Om dessa frågor nämns i direktiven endast att ansvarsförsäkringen här rymmer vissa speciella problem. Avsikten är uppenbarligen att de nuvarande regressmöjligheterna bör inskränkas, men hur långt man härvid skall gå ter sig oklart. I kommitténs uppdrag ingår också att pröva vilka regler som bör gälla vid självförsäkring på ansvarssidan och vilken betydelse det här har att den ansvarige försummat sedvanligt försäkringsskydd.

Hithörande problem har tidigare varit föremål för utredning. Enligt 1958 års förslag till ny, tvingande lydelse av 25 § FAL likställdes ansvars- och sakförsäkring. Också regress från ansvarsförsäkringen skulle alltså begränsas enligt en skälighetsbedömning. Denna regressfråga diskuterades över huvud taget inte särskilt i betänkandet och förbigicks i stort sett också vid remissbehandlingen. (Jfr 1.4, 1.5 ovan.)

Regeln om jämkning av principalansvaret för sakskada på grund av försäkringsförhållanden i 3:6 SkL gjordes däremot inte tillämplig på återkrav från ansvarsförsäkring, endast på sakförsäkringens regress. Orsaken till denna begränsning var emellertid närmast frågans samband med reglerna om den slutliga fördelningen mellan solidariskt ansvariga. Att ingripa i dessa ansågs vid tillfället som ett alltför vittgående steg.[1] Motivuttalandena tog på intet sätt avstånd från tanken att rätten till återkrav från ansvarsförsäkringen skulle inskränkas.

Den nya trafikskadelagstiftningen innehåller vissa bestämmelser av intresse också i detta sammanhang. Som nämnts skall försäkringen utgöra ett system för sig, skilt från skadeståndsrätten. Enligt trafikskadelagen skall särskilda regressregler gälla, vilka i huvudsak går ut på att försäkringen bara skall ha rätt till återkrav *dels* mot den som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, *dels* efter en skälighetsbedömning mot järnväg eller spårväg (20 §); rätten till regress mot trafikförsäkringen, för den händelse någon utgett ersättning för skada som försäkringen täcker, skall bestämmas efter samma grunder (19 §

[1] Prop. 1972:5 s. 233 f.

1 st.). Allmänna regler om fördelning mellan solidariskt ansvariga blir inte tillämpliga i dessa fall. (Jfr närmare 11 nedan.)

8.2 Allmänna synpunkter på regressfrågan

Det framgår av det sagda att frågorna om regress från ansvarsförsäkringen och ansvarsfördelningen mellan solidariskt ansvariga har omedelbart samband. Vad som sagts om konsekvenserna av nuvarande 25 § FAL i denna situation visar att man inte kan inskränka ansvarsförsäkringsgivarens regressrätt utan att detta direkt påverkar fördelningsregeln. Kommittén har funnit det naturligt att i sammanhanget ta upp den allmänna frågan om fördelningen mellan solidariskt ansvariga i hela dess vidd, även med sikte på fall där inte någon försäkring föreligger; denna situation torde över huvud taget vara mindre vanlig. Att fördelningsfrågan lämnats oreglerad i SkL och att över huvud taget viss oklarhet råder om dess bedömning enligt gällande rätt utgör särskilda skäl för att uppmärksamma problemet vid det pågående reformarbetet. Det kan framhållas att – även om direktiven inte innehåller något uttryckligt uppdrag av denna art – departementschefen vid SkL: s tillkomst förutsatte att skadeståndskommittén skulle komma in på frågan.[1] Som nämnt har denna också vid 1975 års ändringar i SkL omtalats som en del av kommitténs utredningsuppdrag.[2]

Allmänt sett kan sägas att om man bortser från trafikskador, fall där arbetsgivare och hans arbetstagare svarar solidariskt för skada som den senare vållat och kanske vissa skadefall vid entreprenadverksamhet, det inte är alltför vanligt att flera är solidariskt ansvariga för samma skada. Många gånger lär bara en av dessa vara ansvarsförsäkrad eller annars vara i stånd att betala skadeståndet. Man kan då vänta att den skadelidande kräver denna part och att ansvarigheten sedan stannar på honom. Om regresskrav blir inte fråga.

Det synes klart att vissa argument som annars talar för att inskränka försäkringsgivarens regressrätt kan åberopas också i denna situation. Genom en sådan inskränkning fördelas risken på den försäkrades sida, och man undviker betungande regressanspråk mot oförsäkrade privatpersoner och småföretagare. Från vissa synpunkter kan regressrätt rentav synas särskilt omotiverad just i detta läge. Ansvarsförsäkringsgivaren brukar i de flesta fall inte kunna räkna med att finna någon medansvarig, på vilken skadan helt eller delvis kan överflyttas, och regressmöjligheten borde därför knappast ha någon som helst inverkan på premien vid ordinär ansvarsförsäkring. Inte heller torde preventionssynpunkter ha någon betydelse i denna situation. Också från den regressansvariges synpunkt lär förekomsten av en annan ansvarig te sig som en högst osäker möjlighet, och risken för regresskrav kan – möjligen med undantag för vissa fall då flera entreprenörer samverkar[3] – inte väntas på något sätt påverka hans handlande. I många situationer måste regresser framstå som en tämligen onödig och alltför kostnadskrävande omgång ur samhällets synvinkel.

[1] Prop. 1972: 5 s. 650.

[2] Prop. 1975: 12 s. 102.

[3] Flera av kommitténs försäkringsexperter har betonat betydelsen av regress i detta fall.

Av sådana skäl kan det verka rimligt att liksom vid sakförsäkring här tillåta regress bara i särskilda situationer. Som framgår av det följande kan man dock inte utan vidare tillgripa samma lösningar för ansvarsförsäkringens del.

På liknande sätt som då det gäller sakförsäkring kan det vidare finnas skäl att jämställa *självförsäkrare* på ansvarssidan med försäkringsgivare. De argument som kan åberopas för att inskränka återkrav från t. ex. staten och de största kommunerna är helt desamma, när det är ansvarsförsäkring som man underlåtit att teckna. Möjligen kan uppkomma vissa problem i vad mån det är berättigat att tala om självförsäkring på ansvarssidan (jfr härom 13.3 nedan), men i övrigt synes det vara en självklar konsekvens av det föregående resonemanget att självförsäkrare inte heller här bör sättas i någon bättre ställning än försäkringsgivare. Motiven till 3:6 SkL ger som nämnt också uttryck för en sådan ståndpunkt.[1] Exempelvis staten skulle alltså inte få kräva åter utgivet skadestånd från medansvariga i större utsträckning än ett försäkringsbolag skulle ha fått som skyddat staten genom ansvarsförsäkring.

Frågan, huruvida *försummelse att teckna normal ansvarsförsäkring* skall bedömas på samma sätt som underlåtenhet att hålla normal sakförsäkring och följaktligen medföra att den ansvarige inte kan regressa i andra fall än ett ansvarsförsäkringsbolag, är mera tveksam. Liknande spörsmål kom upp i samband med SkL:s tillkomst. 1972 års motiv till 3:6 SkL ger uttryck för en tankegång av det angivna slaget, men i en annan situation: när *sakförsäkringen* regressar mot någon som bort ta ansvarsförsäkring, skulle den ansvarige behandlas som om han hade varit försäkrad, och regresskrav mot honom skulle helt eller delvis bifallas. Förutsättningen skulle vara att försummelsen framstod som "ett klart avsteg från vad som anses höra till god ordning i verksamhet av det aktuella slaget".[2]

Det kan tyckas närliggande att i det nu diskuterade läget, när det är den försumlige själv som regressar mot en medansvarig, bedöma situationen på motsvarande sätt. Att här använda sig av samma kriterier som när det gäller att bestämma begreppet "försumliga skadelidande" (jfr 6.2 ovan) synes dock knappast vara motiverat. Man behöver inte visa samma försiktighet i att jämställa vederbörande med ett försäkringsbolag som när han försummat att hålla sakförsäkring. Här är det ju inte fråga om att inskränka någons traditionella rätt till skadestånd utan att upprätthålla hans traditionella skyldighet att i sista hand svara för en skada, som han ändå skulle fått ersätta helt om inte en medansvarig förekommit. Bl. a. synes det möjligt att i vissa fall som ligger nära självförsäkring, såsom när en kommun eller ett större företag underlåtit att ansvarsförsäkra sig utan att man direkt kan konstatera att möjligheten till riskutjämning varit avgörande, likställa den ansvarige med ett försäkringsbolag, om han kräver tillbaka utgivet skadestånd från en medansvarig. Här bör knappast kommuner eller företag komma i bättre ställning genom att åberopa att deras försummelse berott på tillfälligt förbiseende eller misstag (jfr 6.2 ovan). Så snart underlåtenheten beror av den ansvarige skulle det finnas skäl att inskränka hans regressmöjlighet.

[1] Prop. 1972:5 s. 537 och 1.7 ovan.

[2] Prop. 1972:5 s. 538.

Det ter sig också rimligt att även andra företagare behandlas som om de varit försäkrade, så snart man kan konstatera en klar sedvana bland företag av samma kategori att teckna ansvarsförsäkring.

Som redan antytts kan man emellertid knappast inskränka ansvarsförsäkringens och självförsäkrares m. fl. rätt till återkrav utan att också revidera nuvarande principer av fördelningen mellan solidariskt ansvariga. Enligt vad som nyss framhållits på tal om innebörden av 25 § FAL (se 8.1) medför en begränsning av rätten till regress från försäkringen att fördelningsreglerna kan godtyckligt sättas ur spel. Ett exempel ger situationen att en oförsäkrad cyklist och en försäkrad fotgängare tillsammans vållat en trafikolycka, där en tredje man skadats, utan grov vårdslöshet på någondera sidan. Vänder sig den skadelidande mot fotgängarens ansvarsförsäkring, stannar enligt 25 § skadan där; kräver han i stället av någon anledning cyklisten, kan denne bara delvis återkräva beloppet från den medansvariges försäkringsbolag, och resten av skadeståndet får cyklisten slutligen stå för.

Det är tydligt att en sådan konsekvens av regressreglerna är olämplig, låt vara att i praktiken den skadelidande i första hand lär vända sig mot försäkringsbolaget. Vill man genomföra tankegången bakom de nya reglerna om försäkringsgivares regressrätt också för ansvarsförsäkringens del, måste försäkringsförhållandena få inverka på fördelningen mellan de solidariskt ansvariga. I så fall blir det likgiltigt, vilken av de ansvariga som framställer återkrav mot den andre; slutresultatet blir ändå detsamma. De särskilda fördelningsreglerna i trafikskadelagen bygger f. ö. på ett sådant system (se 8.1 ovan).

Mot ett ingrepp i de nuvarande reglerna kan man tänka sig invändningen att detta kan på ett olämpligt sätt påverka ansvarsfördelningen när flera företag samverkar. Samarbetet kan ibland bygga på uppfattningen att risken för skada av viss typ som orsakas av den gemensamma verksamheten skulle ligga på ett av de medverkande företagen; särskilt praktiskt är detta vid entreprenader av olika slag. I anledning härav vill kommittén betona att avsikten inte är att hindra parterna att i sådana fall avtala som de finner för gott angående eventuella regresser sinsemellan. Man skall inte införa tvingande regler om ansvarsfördelningen, bara ge bestämmelser härom som tillämpas när frågan inte regleras i avtal.

När det gäller det närmare innehållet av en reform av fördelningsreglerna, bör framför allt beaktas den minskade vikt som *skuldtanken* på senare år har tillmätts inom det skadeståndsrättsliga reformarbetet. Det kunde tidigare te sig naturligt att den som svarar utan bevisad culpa – rent strikt, eller på grund av regler om principal- eller presumtionsansvar – skulle få återkräva vad som utgivits från den som vållat skadan genom egen oaktsamhet. Flera lagregler med detta innehåll förekommer som nämnt i speciallagstiftningen. Sådana bestämmelser som 4:1 SkL om arbetstagares lindrade ansvar, den allmänna jämkningsregel som införts i SkL med 1975 års lagstiftning (6:2 SkL) och den uppmjukade medvållanderegel som samtidigt tillkommit (6:1 SkL) vilar däremot på synpunkten, att frågan vem som i sista hand bär risken för en inträffad skada inte längre skall avgöras enbart med hänsyn till de inblandade

personernas skuld; också andra faktorer, t. ex. sociala hänsyn och riskfördelningssynpunkter, får betydelse.

Det är naturligt om liknande tankegångar får påverka inte bara principerna för sakförsäkringens regress utan också grundsatsen om fördelning mellan solidariskt ansvariga. Ett tillfälligt förbiseende, en mera förklarlig brist på erfarenhet, skicklighet eller förutseende, en obetänksamhet i en besvärlig situation bör rimligen inte bli ensamt utslagsgivande, när det gäller vem som slutligen får svara för en skada. Man kan bl. a. sätta i fråga, om inte sådana mer eller mindre farliga verksamheter som enligt det förut sagda (se 5 ovan) skall bära utomobligatoriskt regressansvar i förhållande till sakförsäkring – sjöfart, grävning, sprängning m. m. – också bör bära risken vid solidariskt ansvar, t. o. m. när vållande förekommit hos den medansvarige. Förslaget till trafikskadelag ger exempel på en sådan lösning; även när vårdslöshet förekommit från en medansvarigs sida har risken kanaliserats till trafikförsäkringen, som anses böra bära skador som biltrafiken orsakat (jfr om denna fråga närmar 11 nedan). Också i utländsk rätt framträder resonemang av denna typ på flera håll.[1] Hänsyn till regelsystemets överskådlighet och enkelhet talar för att man i möjlig mån skall söka anknyta till den begränsning av regressrätten som befunnits lämplig vid sakförsäkring.

Frågan hur ansvaret slutligen bör fördelas skall i den speciella motiveringen diskuteras ganska utförligt med hänsyn till olika typsituationer. Tills vidare skall bara understrykas att det finns goda skäl att låta vållandefrågan få mindre och försäkringsförhållandena större betydelse än nu för fördelningen. Man kan inte vänta sig att regler av en sådan typ medför någon besvärande rättsosäkerhet. För närvarande är inte rättsläget särskilt klart, och som nämnt lär det inte heller bli så vanligt att problemet om regress mellan solidariskt ansvariga ställs på sin spets i praktiken. Vissa praktiskt viktiga fall, bl. a. trafikskadorna, torde komma att specialregleras (se 11 nedan).

Samtidigt bör framhållas att det alltid är en fördel med ett begränsat antal någorlunda klara huvudprinciper, från vilka man bara i enstaka fall gör avsteg. Kommittén kommer i det följande att framför allt anvisa två typer av lösningar: antingen att ena sidan helt svarar för skadan eller också att denna delas lika på de berörda ansvariga. Som nämnt finns det tendenser i denna riktning redan i gällande rätt. Bara när starka skäl talar för en annan fördelning, bör denna komma i fråga.

8.3 Lagreglering av regressen

En sådan ansvarsfördelning som kommittén här har antytt går knappast att i detalj reglera på samma sätt som skett i fråga om sakförsäkringens regress. I en del situationer skulle det ju finnas ett utrymme för en mera skönsmässig bedömning. Inte heller ter det sig erforderligt med en uttrycklig regel angående självförsäkrare och sådana ansvariga som försummat att försäkra sig. Det framgår f. ö. av det föregående att bl. a. försummelse att ta normal ansvarsförsäkring inte bör bedömas helt på

[1] Jfr 2.3 ovan.

samma sätt som då det gällde sakförsäkring. Över huvud taget skulle en detaljreglering av alla de olika regressituationer som kan bli aktuella orimligt tynga lagtexten. Den bästa lösningen torde därför vara att reglera fördelningen mellan solidariskt ansvariga genom en mera allmänt hållen lagbestämmelse, som hänvisar till en skälighetsbedömning med beaktande av grunden för skadeståndsansvaret, föreliggande ansvarsförsäkring eller försäkringsmöjligheter och omständigheterna i övrigt.

Bestämmelsen bör tas in i ett andra stycke av den paragraf som föreskriver solidariskt ansvar då flera ansvarar för samma skada (f. n. 6:3 SkL).

Vidare bör ändring ske i fråga om vissa regressregler inom den skadeståndsrättsliga speciallagstiftningen som nu föreskriver obetingad regressrätt mot den som vållat skadan. Lämpligen bör bestämmelserna utgå; i så fall blir enligt 1:1 SkL skälighetsregeln i denna lag tillämplig också i de situationer som bestämmelserna avsett. – Vissa andra särregler med mera preciserat innehåll beror däremot på speciella hänsyn som framträder i enskilda skadeståndssituationer; det ligger i allmänhet utanför kommitténs uppdrag att pröva det rimliga i den fördelning som där har föreskrivits. Detta gäller sjölagens regler om ansvarsfördelning vid fartygs sammanstötning (220 §), bestämmelserna i 9 § elanläggningslagen, fördelningsreglerna i den associationsrättsliga lagstiftningen, t. ex. 212 § lagen om aktiebolag, och bestämmelserna i 90 och 91 §§ rennäringslagen. Sådana regler kan inte gärna ändras i detta sammanhang. Detsamma kan självfallet också sägas om regressreglerna i 18 § 2 st. och 20 §§ atomansvarighetslagen. – Inte heller anser sig kommittén böra föreslå ändring i regeln i 233 § sjölagen, att redare som svarar för annans vållande har rätt att söka åter vad han utgivit av den som vållat skadan; med hänsyn till den ansvarslindring som föreskrivs för arbetstagares del i 4:1 SkL (jfr 67 § 2 st. sjölagen och 52 § sjömanslagen) har f. ö. regressbestämmelsen ringa praktisk betydelse.[1]

När det gäller ansvarsfördelningen mellan solidariskt ansvariga råder enighet mellan de nordiska kommittéerna både om de lagtekniska lösningarna och om de huvudprinciper som bör tillämpas vid fördelningen.

[1] Jfr Hagbergh, Sjölagen s. 95.

9 Regressrätt vid försäkring mot ren förmögenhetsskada

Vissa typer av skadeförsäkring utgör inte sakförsäkring[1] utan tar sikte på att skydda den försäkrade mot ren förmögenhetsskada. Detta gäller till en början ansvarsförsäkring; frågan om regressrätt vid sådan försäkring har emellertid behandlats i det föregående (under 8). De övriga försäkringsgrenar av detta slag där regressrätt kommer i fråga lär vara garanti-, kredit- och rättsskyddsförsäkring samt – i någon utsträckning – sjö- och transportförsäkring mot tidsförlust. Inom andra grenar (t. ex. regnförsäkring) blir inte återkrav mot någon skadeståndsansvarig aktuell. – Här bortses från återförsäkring, som inte alls faller under FAL: s regler (se 1 § 2 st.) och inte heller skall behandlas här.

De nämnda försäkringsformerna diskuterades inte särskilt i 1958 års förslag, där de – i den mån de förekom vid denna tid – likställdes med annan skadeförsäkring. Inte heller berörs de speciellt i kommitténs direktiv angående regressrätten. Av visst intresse är att vid tillkomsten av regeln i 3: 6 SkL om att ansvar enligt 3: 1 och 3: 2 kunde jämkas på grund av föreliggande försäkringar och försäkringsmöjligheter bestämmelsen ansågs böra inskränkas till att gälla sakskada. Möjligheten att föreskriva en liknande jämkningsmöjlighet vid annan skadeförsäkring än sakförsäkring diskuterades emellertid enbart med sikte på ansvarsförsäkring.[2]

Det synes klart att alla de här berörda försäkringarna mot ren förmögenhetsskada uppvisar speciella drag som kan påkalla en särbehandling.

Garantiförsäkring (i inskränkt mening) avser att skydda den som lider förlust genom förskingring och liknande förfarande. Skadan har alltså orsakats av annan person genom ett handlande som grundar skadeståndsansvar – i regel en brottslig gärning. Det är naturligt att försäkringsgivarna förbehåller sig regressrätt mot den som är ansvarig för förlusten. Enligt uppgifter från försäkringshåll utnyttjas också regressen regelbundet mot den brottslige.

Regress är emellertid tänkbar också i vissa andra fall. Enligt SkL kommer ersättningskrav för ren förmögenhetsskada närmast i fråga mot den brottsliges arbetsgivare, ifall skadan vållats i tjänsten (se 3: 1 1 st. 2 p.). Man får emellertid beakta att arbetsgivaren i de flesta fall lär vara den som tagit garantiförsäkringen; som försäkringstagare är han skyddad mot återkrav, även om skadan skulle ha drabbat någon annan. – Vidare

[1] I den mening kommittén använder uttrycket; jfr 4.1.

[2] Prop. 1972: 5 s. 232 ff.

är det tänkbart att någon annan än den brottslige t. ex. på grund av kontraktsförhållande är ansvarig för skadan. Bl. a. kan nämnas anlitade revisorer som försummat att upptäcka det brottsliga förfarandet. I sammanhanget bör beaktas att för auktoriserade och godkända revisorer skall finnas säkerhet, i form av försäkring eller på annat sätt, för ersättningsskyldighet som de ådrar sig i sin revisorsverksamhet.[1] Att döma av uppgifter från kommitténs försäkringsexperter brukar f. n. inte regress från garantiförsäkring mot revisorer få någon aktualitet.

Regressrätt mot förskingrare och andra som vållat skadan med uppsåt lär inte sakna betydelse för garantiförsäkringens ekonomi. Man får här beakta att den brottslige ofta gör avbetalningar direkt till den försäkrade innan denne anlitat sin försäkring, vilket han förmodligen skulle vara mindre benägen att göra om regressansvaret inskränktes. Det stämmer också väl med kommitténs inställning i övrigt att medge full regressrätt i dessa fall.

Tveksammare är hur regresskrav mot andra kategorier bör bedömas. Dessa krav torde vara ekonomiskt betydelselösa från försäkringsgivarnas synpunkt. Däremot kan de tänkas ha en viss preventiv effekt. I vissa kontraktsförhållanden, t. ex. när någon annan än den brottslige är redovisningsskyldig för förskingrade medel mot den skadelidande, kan det också ingripa på olämpligt sätt i riskfördelningen mellan parterna, om skadan slutgiltigt skulle stanna på skadelidarsidan (jfr ovan 5.11). Över huvud taget tycks de synpunkter som ligger bakom regressens föreslagna inskränkning vid sakskador knappast ha samma tyngd när det gäller ren förmögenhetsskada orsakad genom brott. Det lär sålunda knappast bli aktuellt att inskränka den rätt till skadestånd vid förskingring eller liknande som tillkommer självförsäkrare eller annan som försummat att ta bruklig garantiförsäkring. Med tanke på att regressanspråk vid vanlig oaktsamhet bara har marginell betydelse, kan det över huvud taget förefalla överflödigt att komplicera SkL:s regler genom att inskränka skadeståndsansvaret i detta läge.

Med hänsyn till det sagda synes övervägande skäl tala för att tillåta oinskränkt regressrätt vid garantiförsäkring.

Kreditförsäkring utgör en mycket speciell försäkringsgren. Den avser skada som i olika situationer drabbar en borgenär genom att hans gäldenär inte kunnat fullgöra sina avtalsenliga skyldigheter. Ofta liknar försäkringsavtalet ett borgensavtal. Enligt uppgift från försäkringshåll utövas regress bara på grund av särskild förbindelse eller överlåtelse samt endast av ekonomiska skäl (se 3.1 ovan).

Det står klart att förhållandena vid kreditförsäkring i sådan grad avviker från de situationer som kommittén diskuterat i det föregående att de resonemang som förts om regressrätt här har ringa betydelse. Om vanligt skadestånd för den förlust som kreditförsäkringen avser att täcka blir i regel inte fråga; regressfrågan faller därför egentligen i stort sett utanför området för kommitténs utredning. I de fall där regressrätten utövas synes den fylla en ekonomisk funktion av värde. Det torde inte finnas någon anledning att inskränka försäkringsgivarens möjlighet till återkrav i detta fall.

[1] Se 11 och 17 §§ KK (1973: 221) om auktorisation och godkännande av revisorer.

Också *rättsskyddsförsäkringen* är en försäkringsform för sig. Den ger skydd mot risken att behöva betala advokat- och andra processkostnader i anledning av vissa tvister samt kostnad för försvar av den försäkrade i vissa brottmål. Försäkringen gäller endast i den mån kostnaden inte ersätts enligt rättshjälpslagen. Enligt gängse villkor lär försäkringsgivaren i allmänhet förbehålla sig full regressrätt. Återkrav kan tänkas bli aktuella, förutom mot motpart i rättegång, mot det allmänna, när fel eller försummelse från dess sida ådragit den försäkrade kostnader (jfr 3:2 SkL).

Uppenbarligen är förhållandena även i rättsskyddsförsäkringen så särpräglade att regressreglerna svårligen går att samordna med reglerna om sakförsäkring. I den mån kostnaderna återkrävs från motpart i rättegången sker det med stöd av processrättsliga regler, vilkas eventuella reformering också lär falla utanför området för kommitténs uppdrag. Regressen torde i dessa fall ha påtaglig ekonomisk betydelse för försäkringsgivarna; det vore vidare olämpligt att låta den försäkrades motpart processa på försäkringsbolagets bekostnad i de fall där den försäkrades rättsskyddsförsäkring betalar. Vad angår återkrav med stöd av 3:2 SkL har naturligtvis sådana sociala skäl som ligger bakom statens skadeståndsansvar för fel vid myndighetsutövning inte någon tyngd när den skadelidande får ersättning för sin förlust av rättsskyddsförsäkring. Å andra sidan kan man med visst fog anse förluster av denna typ rimligen böra belasta domstolsverksamheten, inte stanna på skadelidarsidan. Också här kan man vidare sätta i fråga, om det har någon mening att med tanke på dessa sällan förekommande skadeståndskrav tynga lagtexten med en särskild reglering för rättsskyddsförsäkringens del. Enklare är att behandla denna försäkring på samma sätt som här föreslagits beträffande andra försäkringar som skyddar mot ren förmögenhetsskada; full regress skulle tillåtas. I praktiken lär detta inte komma att medföra någon olägenhet.

Slutligen kan nämnas att det i viss utsträckning förekommer *sjö- och transportförsäkring* som avser förlust genom dröjsmål utan samband med någon sakskada.[1] Försäkringarna lär ha begränsad praktisk betydelse. Med hänsyn också till kommitténs allmänna inställning att man i stor utsträckning bör behålla regressen från sjö- och transportförsäkring, synes det inte heller i dessa fall finnas något skäl att inskränka regressrätten.

Lagtekniskt kan förslaget i denna del enklast genomföras genom att dels särreglerna i SkL bara får avse sakförsäkring, dels bestämmelsen i 25 FAL kommer att stadga oinskränkt regressrätt vid all skadeförsäkring. Denna oinskränkta regressrätt skall alltså kunna utnyttjas fritt, när det är fråga om försäkring mot ren förmögenhetsskada.

Beträffande de nu behandlade frågorna torde i varje fall det norska förslaget avvika från det svenska genom att det inskränker regress- och skadeståndsrätten vid försäkring mot "formuestap". Detta beror emellertid på att man hit räknar försäkringar som avser förlust vid sakskada utan att täcka sakens värde, t. ex. avbrottsförsäkring; i det svenska förslaget behandlas dessa – i enlighet med gängse terminologi[2] – som sakförsäkring (försäkring på egendom).

[1] Se härom Selmer i Cargo Insurance and Modern Transport (Handelshögskolan i Göteborg, skrifter, 1970–3) s. 9 ff, Grönfors s. 21 f.

[2] Se t. ex. Hellner, Försäkringsrätt s. 56.

10 Regressrätt vid personförsäkring

10.1 Utgångsläget

I 25 § 2 st. FAL ges regler om regress vid personförsäkring. Försäkringsgivaren har vid olycksfalls- och sjukförsäkring regressrätt endast när han förbundit sig att utge ersättning för verkliga beloppet av den försäkrades utgifter eller förluster i anledning av försäkringsfallet; vad han sålunda utgett kan han återkräva i samma utsträckning som vid skadeförsäkring. Vid livförsäkring saknas regressrätt helt. Det sagda innebär att paragrafen utesluter återkrav vid s. k. summaförsäkring, där ett på förhand avtalat belopp utgår ur försäkringen oavsett den verkliga förlustens storlek.

25 § är som nämnt dispositiv, och försäkringsgivaren har alltså rätt att förbehålla sig rätt till återkrav i andra fall än nu har sagts. Sådana förbehåll lär vara mycket sällsynta; inte ens när det gäller ersättning likställd med skadeförsäkring brukar avvikelse ske från 25 §. Regress lär utövas återhållsamt, huvudsakligen mot ansvars- och trafikförsäkring (jfr 3.1 ovan).

I sammanhanget får också beaktas SkL:s regler om försäkringsersättningens inverkan på skadeståndet. Efter 1975 års lagändring skall från ersättning för inkomstförlust eller förlust av underhåll vid skadeståndets bestämmande avräknas bl. a. pension som utgår på grund av kollektiv tjänstepensionsförsäkring och periodisk ersättning från sådan olycksfalls- eller sjukförsäkring som har meddelats på grund av kollektivavtal (5:3 SkL). Detta innebär att regressrätt i samma mån är utesluten från försäkringar av det nämnda slaget. Beträffande ersättning ur summaförsäkring som inte avräknas enligt SkL gäller, att den inte påverkar skadeståndet; den skadelidande kan oavsett ersättningen kräva full gottgörelse enligt skadeståndsreglerna (s. k. kumulation). Livförsäkringsersättning har dock viss inverkan på storleken av skadeståndet för förlust av underhåll (jfr 5:2 2 st. SkL). Sådan ersättning som enligt 25 § 2 st. FAL kan återkrävas från den skadeståndsskyldige skall däremot avräknas från skadeståndet, liksom också ersättning från summaförsäkring i de fall då försäkringsgivaren förbehållit sig regress.[1]

Enligt 1958 års förslag skulle vissa ändringar ske i regleringen enligt 25 § FAL; att märka är att förslaget inte förutsatte någon sådan avräkning som nu skall ske enligt 5:3 SkL. Till den del personförsäkringsersättningen var att likställa med ersättning ur skadeförsäkring, skulle

[1] Jfr härom Hellner, Regressrätt s. 42, SOU 1958:44 s. 49.

regress tillåtas enligt en liknande skönsmässig bedömning som föreslogs för skadeförsäkringens del (se ovan 1.4). I övrigt skulle enligt en tvingande regel regressrätt saknas; försäkringsgivare kunde dock förbehålla sig rätt att återkräva periodisk förmån från försäkring som för anställd tecknas av arbetsgivaren.

Varken i skadeståndskommitténs direktiv rörande regressrätten eller i departementschefens principdiskussion om skadeståndsrättens framtid i propositionen med förslag till SkL berördes frågan om regress från personförsäkring särskilt. Av intresse är här bara de allmänna uttalandena i direktiven att regressrätt bör förekomma endast där detta kan anses nödvändigt av tungt vägande ekonomiska hänsyn eller andra särskilda skäl.

När det i fortsättningen talas om personförsäkring avses till en början inte sådana särskilda försäkringsformer som avser att – väsentligen enligt skadeståndsregler men oberoende av vållande från någons sida – ersätta den skadelidande vid inträffad personskada; exempel ger trygghetsförsäkring och patientförsäkring. [1] (Se härom nedan 10.2, slutet.)

10.2 Kommitténs ståndpunkt

De allmänna argument som i det föregående (4 ovan) åberopats för en inskränkning i regressrätten är till stor del giltiga också när det gäller personförsäkring. Det har inte anförts några vägande ekonomiska skäl för att man borde hålla fast vid den regressrätt från personförsäkring som kvarstår efter 1975 års lagändring. Att märka är att därigenom regressen avskaffas vid sådana kollektiva försäkringar som den s. k. avtalsgruppsjukförsäkringen (AGS-försäkringen); se 5:3 4 p. SkL. Försäkringsgivarna synes i övrigt i regel inte begagna sig av de möjligheter som 25 § 2 st. FAL ger att förbehålla regressrätt vid summaförsäkring. Vad angår återkrav för sådana ersättningar avseende kostnader m. m. som enligt detta lagrum likställs med skadeförsäkring, rör de relativt små belopp och lär spela en obetydlig roll för försäkringsgivarna. – Om å andra sidan dessa skulle utnyttja bestämmelsens dispositiva karaktär till att i större utsträckning ta in regressförbehåll i villkoren och även framställa regresskrav beträffande de betydande ersättningar det här kan bli fråga om för summaförsäkringens del, måste detta med kommitténs ståndpunkt te sig som en olycklig utveckling, särskilt om återkrav sker också mot oförsäkrade privatpersoner och småföretagare. Visserligen ter sig risken för detta liten för närvarande, men det finns all anledning att hindra en sådan möjlighet.

Frågan blir då om trots det sagda några skäl kan tala för återkrav från personförsäkring i vissa fall. Vad till en början gäller regressens *preventiva* effekt, får denna ses i samband med vad som nyss sagts om möjligheterna till kumulation (10.1). Det normala är att den skadelidande även när personförsäkring föreligger kan fordra skadestånd, ofta med ett inte ringa belopp. Att dessutom viss regressrätt finns från försäkringen kan inte gärna antas ha nämnvärd preventiv betydelse vid sidan av skadeånds-

[1] Jfr om trygghets- och patientförsäkring ovan 3.2 och SOU 1973:51 s. 73 ff, Prop. 1975:12 s. 30. – Vissa försäkringar, bl. a. en trygghetsförsäkring för fritidsskada, har en annan konstruktion.

hotet; finns ansvarsförsäkring, skyddar den f. ö. mot regresskrav lika väl som mot anspråk på skadestånd. Man lär knappast ens i fråga om uppsåt eller grov vårdslöshet kunna vänta sig att förekomsten av regress har någon preventiv effekt. Här tillkommer, utöver skadeståndshotet, också möjligheten till straffansvar som en avhållande faktor. I sammanhanget kan hänvisas till att regressrätt från socialförsäkring numera avskaffats t. o. m. vid uppsåt, såvitt känt utan några menliga konsekvenser.

Inte heller torde det te sig stötande från allmänhetens synpunkt om återkrav uteblir i fall som de anförda, när den ansvarige ändå får utge skadestånd. Skillnaden mot nuvarande praxis skulle ju bli obetydlig; den avser på sin höjd bara vissa sjukvårdskostnader och andra smärre utgifter som försäkringsbolaget ersatt.

När det gällde sakförsäkring, ansågs det motiverat bl. a. från *samhällsekonomisk* synpunkt att vissa verksamheter (t. ex. atomdrift och sprängningsverksamhet) bar de kostnader som de orsakade för omgivningen. I fråga om personförsäkring verkar motsvarande resonemang knappast befogat. Det synes inte tidigare ha gjorts gällande att det av sådana skäl skulle vara påkallat att låta en farlig verksamhet i sista hand svara för de betydande belopp som utges på grund av summaförsäkring till den skadelidande; diskussionen har huvudsakligen rört de skadestånd som dessa kan kräva vid sidan av summaförsäkringen. Det är knappast tänkbart att man nu, när kommittén utreder möjligheterna till en inskränkning av regressrätten, skulle överväga att flytta över dessa kostnader på den skadeståndsskyldige. – Vad angår sådan ersättning enligt 25 § 2 st. 2 p. FAL, som avser den försäkrades verkliga förlust, är som nämnt beloppen obetydliga och har inte något samhällsekonomiskt intresse.

I sammanhanget bör också framhållas de komplikationer som är förenade med det nuvarande systemet, där regressrätt vid personförsäkring regleras på tre olika sätt i skilda situationer. Vid ersättning som avräknas enligt 5:3 SkL blir regress utesluten oavsett vad försäkringsavtalet innehåller.[1] Vid ersättning som skall motsvara den försäkrades verkliga ekonomiska skada tillåts regress enligt samma regler som vid skadeförsäkring, och försäkringsgivaren äger förbehålla sig oinskränkt regressrätt. I övriga fall – m. a. o. vid all summaförsäkring där inte avräkning sker enligt 5:3 – har försäkringsgivaren regressrätt endast vid förbehåll i avtalet. Onekligen vore det önskvärt att åstadkomma en förenkling av detta invecklade system. Genom att helt utesluta regress skulle man bl. a. undgå att låta skadeståndsansvaret påverkas av ett sådant förhållande som att försäkringsgivaren förbehållit sig regress vid en föreliggande summaförsäkring[2] (vilken dock inte lär förekomma i praktiken); att ett villkor av detta slag inverkar på skadeståndet är en säregen konsekvens av nuvarande regler som torde te sig föga rimlig från den skadelidandes synpunkt.

Det synes vara svårt att finna några vägande skäl att behålla regressrätten vid personförsäkring ens i den begränsade omfattning som nuvarande lagstiftning medger. Anser man att regressrätt bör uteslutas genom tvingande bestämmelser, återstår emellertid frågan hur detta bör

[1] Märk också den skönsmässiga avräkning av större försäkringsersättningar efter dödsfall som kan ske endast enligt 5:2 2 st. SkL (se Prop. 1975:12 s. 159); även här är regress utesluten.

[2] Jfr SOU 1958:44 s. 49.

inverka på skadeståndsskyldigheten. Skall skadestånd få kumuleras med försäkringsersättning, kanske rentav när ersättningen avser att täcka den försäkrades verkliga förlust; eller skall summaförsäkring, liksom sakförsäkring, reducera skadeståndet utöver vad som redan sker enligt 5 kap. 3 §?

Denna fråga synes statsmakterna inte ha tagit definitiv ställning till genom 1975 års lagstiftning. I motiven till denna har sålunda föredragande statsrådet anfört följande på tal om kommitténs förslag i Skadestånd V om samordning mellan skadestånd och andra förmåner.

"Från rent principiella synpunkter anser jag visserligen att starka skäl talar för att driva samordningen längre än vad kommittén har föreslagit. Bl. a. är det givetvis angeläget att undvika överkompensation inte bara när det gäller ersättning för inkomstförlust eller mistat underhåll utan också i fråga om ersättning för kostnader och ideell skada. Vidare kan det finnas skäl att låta samordningen omfatta även engångsbelopp från olycksfalls- eller sjukförsäkring. Jag är emellertid medveten om att avsevärda praktiska problem kan uppstå, om samordningen utvidgas utöver vad som följer av kommitténs förslag. I detta lagstiftningsärende saknas i allt fall tillräckligt underlag för ett ställningstagande till hur en mera långtgående samordning skall utföras. En fråga som har nära samband med en vidgad samordning är bestämmelserna om försäkringsgivares regressrätt. Denna fråga har kommittén kvar att ta ställning till. Enligt direktiven (Ju 1972:30) bör regressreglerna utformas så att ersättning från såväl skadeförsäkring som summaförsäkring i största möjliga omfattning stannar på den skadelidandes försäkringsgivare. Mot denna bakgrund anser jag att man inte nu i något väsentligt avseende bör avvika från kommitténs förslag. Frågan om en vidgad samordning kan emellertid komma att tas upp till förnyad prövning, när kommittén har lagt fram sina förslag rörande försäkringsgivares regressrätt.

Vad jag nu har sagt innebär att man i detta sammanhang inte bör införa några bestämmelser om samordning med ersättning för kostnader eller ideell skada. I stället bör samordningsreglerna begränsas till posterna inkomstförlust och förlust av underhåll".[1]

I sammanhanget kan nämnas att redan skadeståndskommittén i betänkandet var inne på att samordning skulle behövas i ytterligare ett betydelsefullt hänseende, nämligen såvitt gäller ersättning för lyte eller annat men; utredning pågick nämligen om införande av sådan ersättning inom yrkesskadeförsäkringen.[2]

Sedan föredragande statsrådet gjorde sitt här återgivna uttalande, har situationen i viss mån förändrats. Riksdagen har vid behandlingen av 1975 års skadeståndsproposition ansett en regel om skönsmässig avräkning från skadeståndet av periodisk ersättning från sjuk- och olycksfallsförsäkring böra utgå ur lagförslaget. I samband härmed har lagutskottet gett uttryck för en positiv inställning till kumulation vid ersättning från frivillig personförsäkring överhuvudtaget.[3] Efter vad kommittén erfarit lär vidare yrkesskadeförsäkringskommittén i ett betänkande, som väntas hösten 1975, lägga fram förslag till ny lagstiftning om yrkesskadeförsäkring som inte innehåller några regler om ersättning för lyte eller annan ideell skada.[4] Det argument för att ånyo ta upp samordningsfrågan som för kommittén framstått som det väsentliga lär därmed falla bort.

Som föredragande statsrådet framhållit kan utvidgad samordning

[1] Prop. 1975:12 s. 126.

[2] SOU 1973:51 s. 215.

[3] LU 1975:16 s. 33; jfr dock s. 64.

[4] Se numera SOU 1975:84.

tänkas vara motiverad på vissa andra punkter. För kommitténs del är det emellertid svårt att mindre än två år efter det att kommitténs föregående betänkande har avgetts komma fram till någon ny uppfattning i samordningsfrågan utan erfarenheter av den nya lagstiftning av 1975 som väsentligen bygger på kommittébetänkandet. Det bör understrykas att kommitténs ståndpunkt till frågan om regressrätt vid personförsäkring inte har någon avgörande betydelse för avräkningsfrågan. Man kan mycket väl inskränka regressrätten genom tvingande regler samtidigt som kumulation behålls i vissa fall; detta skulle väsentligen bara innebära att man lagfäster det läge som i dag gäller på personförsäkringens område. En sådan ordning synes väl förenlig med riksdagens ståndpunkt i 1975 års lagstiftningsärende.

Vad som kunde tänkas vara befogat efter det att regressrätten från personförsäkring slopats är att i lagtexten markera att sådana utgifter och förluster som nu enligt 25 § 2 st. FAL skall ersättas med verkliga beloppet avräknas från skadeståndet. Att den skadelidande inte från två håll kan uppbära ersättning för samma konkret beräknade förlust är emellertid en självklar konsekvens av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser, som gäller även utan uttryckligt stöd i lag[1]; det kan framhållas att samma regel f. n. tillämpas i fråga om ersättning från skadeförsäkring även när enligt 25 § FAL regressrätt saknas för ersättningen. Kommittén har därför inte funnit det erforderligt att i SkL inta en uttrycklig regel om att ersättning av det berörda slaget skall avräknas.

Lagtekniskt synes det därför tillräckligt att genomföra den diskuterade reformen genom att i 25 § FAL inta ett tvingande förbud mot regress från all sjuk-, olycksfalls- och livförsäkring. Vidare bör upphävas en regel i 19 § 2 st. av den föreslagna TL, där regressrätt föreskrivs för olycksfalls- och sjukförsäkring vid sådana utgifter och förluster som nu omtalats.

Den här förordade lösningen utgår från att regressförbudet inte avser sådana försäkringsformer som *trygghetsförsäkring* och *patientförsäkring*, vilka anses ha karaktären av ansvarsförsäkring (se 3.2 ovan). Här skulle alltså i stället de principer som angetts om regress från sådan försäkring (se 8.2) bli tillämpliga; vad de närmare innebär vid dessa försäkringstyper skall behandlas i den speciella motiveringen (13.5). I detta sammanhang vill emellertid kommittén anmärka att försäkringsvillkoren i dessa fall inte alltid visar på ett otvetydigt sätt att det här skulle vara fråga om en ansvarsförsäkring. Särskilt trygghetsförsäkringen är oklar på denna punkt. Det är inte tillräckligt i detta hänseende att ersättningarna sägs bli bestämda enligt skadeståndsrättsliga regler, utan försäkringen måste gå ut på att täcka ett ansvar (om också detta inte behöver grunda sig på lagstiftning utan kan bero på särskilt åtagande av försäkringstagaren). Kommittén utgår emellertid från att försäkringsgivarna och arbetsmarknadens parter tillser att villkoren är utformade på ett sätt som ger klart uttryck för den nämnda tankegången, när de står inför en lagändring av den föreslagna typen.

För den händelse det skulle te sig ofrånkomligt att i fortsättningen konstruera någon av dessa försäkringar som en personförsäkring, rubbar detta en ganska betydelsefull förutsättning för kommitteförslaget i denna

[1] Jfr Hellner, Regressrätt s. 31, där tanken på kumulation i detta fall sägs vara så främmande för svensk uppfattning att den veterligen aldrig ens diskuterats, och Strahl i SOU 1950: 16 s. 112.

del. Man kan då överväga att införa en speciell regel om regress vid försäkringsformer som avser att ersätta skadelidande tredje man väsentligen efter skadeståndsrättsliga regler. Kommittén finner dock inte skäl att anta att reglerna skall behöva kompliceras på detta sätt.

11 Regress från trafikförsäkring

Den väntade reformen av trafikskadelagstiftningen har berörts tidigare (bl. a. i 5.2). Som nämnt utgår enligt den föreslagna TL trafikskadeersättning från trafikförsäkring vid person- och sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon, dock med vissa undantag framför allt för skada på det försäkrade fordonet och därmed befordrad egendom. I sådana fall där den skadelidande kunnat kräva skadestånd med anledning av skadan gäller enligt TL följande reglering.

Lagens bestämmelser utgör i princip inte hinder för att sådana skadeståndsanspråk görs gällande (18 §). Den som utgett skadestånd inträder enligt 19 § intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning, dock inte i fråga om belopp för vilka trafikförsäkringsanstalt haft regressrätt med stöd av 20 § TL mot den skadeståndsskyldige, om anstalten hade utgett trafikskadeersättning till den skadelidande. I 20 § föreskrivs sådan regressrätt *dels* mot den som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, *dels* mot ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg – i detta fall dock endast i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Den som är regressansvarig enligt 20 § får efter vad som är skäligt återkräva utgivet belopp från annan, som också är ansvarig för skadan enligt samma paragraf (25 § 1 st.). – Skadeförsäkring, inbegripet ansvarsförsäkring, har å andra sidan full regressrätt mot trafikförsäkringen (19 § 2 st.). – I viss omfattning kan försäkringsanstalt förbehålla sig att av försäkringstagaren återkräva belopp för vilket denne åtagit sig att stå självrisk (21 §); försäkringstagaren har då i sin tur den regressrätt som skulle ha tillkommit försäkringsanstalten (25 § 2 st.).

Vad angår ansvarsfördelningen vid bilkollisioner, kan vid skada som drabbar förare eller passagerare i en bil dess trafikförsäkring återkräva utgiven ersättning av försäkringen för den andra bilen, om på denna sida vållande eller bristfällighet hos fordonet medverkat; vid sådant förhållande på ömse sidor fördelas ersättningsansvaret mellan försäkringarna efter skälighet (22 §). På samma sätt fördelas ansvaret, när trafikförsäkringar för två eller flera fordon är solidariskt ansvariga mot utomstående skadelidande; föreligger varken vållande eller bristfällighet på någondera sidan, sker en likafördelning (23 §).

Frågan var ersättningen för trafikskada slutligen skall stanna är i

princip av samma slag som den ovan (i avsnitt 8) behandlade frågan om regress mellan solidariskt ansvariga, frånsett att trafikskadeersättningen inte är konstruerad som ett skadestånd. I propositionen med förslag till trafikskadelag har också framhållits att spörsmålet har nära samband med skadeståndskommitténs återstående uppgifter och att det inte kan uteslutas att kommitténs förslag kan föranleda viss omprövning av ställningstagandena i ärendet om trafikskadelagstiftningen. Tills vidare har frågan om trafikförsäkringens regress ansetts böra lösas med utgångspunkt i kommitténs direktiv.[1]

Vid diskussion av frågan yttrade föredragande statsrådet Lidbom bl. a. följande:

Utredningen har lagt fram vissa uppgifter om regressinkomsternas betydelse för trafikförsäkringens ekonomi. Uppgifterna ger vid handen att regresserna f. n. så gott som helt saknar ekonomisk betydelse. Trafikförsäkringsföreningen har i sitt remissvar bekräftat att regresserna mot enskilda personer i det stora hela saknar ekonomisk vikt och att regresserna mot vägverket och SJ har underordnad ekonomisk betydelse. Den obligatoriska trafikförsäkringen innebär som sådan att de stora skadekostnaderna fördelas inom ett kollektiv som väl förmår att bära dessa kostnader. Om man t. v. bortser från återkrav mot järnvägsföretag och väghållare, kan sålunda ekonomiska hänsyn inte föranleda ett behov att återkräva trafikskadeersättning. Regressmöjligheten kan dock vara påkallad av andra skäl, exempelvis preventionssynpunkter. Vidare kan önskemål att fördela kostnader mellan motorfordonskollektivet och annan riskfylld verksamhet göra sig gällande.

Jag delar till en början utredningens uppfattning att trafikförsäkringsgivaren inte bör kunna utöva regress mot försäkringstagaren enbart på den grunden att denne har underlåtit att betala försäkringspremien eller i övrigt åsidosatt sina förpliktelser mot trafikförsäkringsgivaren. Även om vissa korrektiv måste finnas mot underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikt eller att uppfylla olika skyldigheter enligt försäkringsavtalet måste regressrätt anses vara ett alltför godtyckligt verkande instrument för att passa i det sammanhanget. — — —

Regressrätten bör sålunda — i likhet med vad som gäller enligt försäkringsavtalslagen — inskränkas till situationer där försäkringstagaren eller annan är ansvarig för skadan enligt skadeståndsrättsliga regler. I fråga om den som har ett skadeståndsansvar på grund av eget vållande föreligger f. n. regressrätt endast om han har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. I likhet med utredningen anser jag att det främst av preventiva skäl är motiverat att även den som enligt den nya lagen utger trafikskadeersättning har regressrätt i sådana fall. Däremot finner jag inte anledning att möjliggöra regressrätt mot den som, utan att uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger, har gjort sig skyldig till rattfylleri e. d. Som jag har sagt i ett tidigare sammanhang får preventionens krav inom hithörande områden tillgodoses genom straffrättsliga sanktioner. Erfarenheten visar också att försäkringsanstalterna i allmänhet nöjer sig med att återkräva en begränsad del av den utgivna ersättningen och att den preventiva effekten av en regressrätt vid sidan av straffsanktioner därför sannolikt inte är stor. Inte heller i övrigt anser jag att regressrätten mot den som är vållande till skadan bör sträcka sig längre än till fall då uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger. Påpekas bör emellertid att, som jag tidigare har anfört, föraren i samband med rattfylleribrott också kan ha fört fordonet på sådant sätt att han måste anses ha vållat skadorna genom grov vårdslöshet. I så fall inträder regressrätt enligt den nu föreslagna regeln.

[1] Prop. 1975/76: 15 5.7.1.

När det gäller frågan om regress mot den som ansvarar för annans vållande eller som har ett rent objektivt ansvar kan det inte gärna bli tal om att införa en generell regressmöjlighet. Tvärtom anser jag liksom utredningen att det bara är för väghållare och för ägare eller innehavare av järnvägsföretag som det över huvud taget kan bli aktuellt att överväga ett regressansvar. Med järnvägsföretag bör i detta sammanhang likställas spårvägsföretag. Däremot finns det inte tillräckliga skäl att överflytta en del av fordonsägarkollektivets ansvar på ägare till hundar som har orsakat trafikolycka. På grund av den ringa ekonomiska betydelse som en regressrätt mot ägare av luftfartyg skulle ha finns det inte heller anledning att dra in dem i sammanhanget. I de övriga fall där ett regressansvar skulle kunna komma i fråga har detta ansvar enbart marginell betydelse.

Med hänsyn till väghållningens betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt skulle det däremot kunna te sig motiverat att medge regress från trafikförsäkringen mot väghållare. Det kan också ifrågasättas om det är befogat att låta motorfordonsägarkollektivet bära ansvaret för skaderisker som uteslutande är en följd av brister i väghållningen. Regressfrågan torde emellertid inte heller i detta fall ha någon större ekonomisk betydelse. Av tillgängliga uppgifter framgår att den regress från trafikförsäkringen som hittills har utövats mot vägverket är av blygsam omfattning, och det är inte sannolikt att sådan regress förekommer i någon större utsträckning mot andra väghållare. Även om de nya trafikskaderegler som nu föreslås innebär en ökning av kostnaderna för trafikförsäkringen, framför allt när det gäller förarskadorna, är det inte troligt att en regressmöjlighet mot väghållare skulle få nämnvärt större ekonomisk betydelse i framtiden. Inte heller för vägunderhållets standard torde en regressmöjlighet i dessa fall ha någon avgörande inverkan.

Från de synpunkter jag nu har berört kan det alltså inte anses påkallat med särskilda regler om regress från trafikförsäkringen mot väghållare. Givetvis tar jag inte därmed ställning till frågan huruvida regress bör kunna ske från den frivilliga vagnskadeförsäkringen mot väghållare. Den frågan får tas upp till prövning, när skadeståndskommittén har slutfört sin översyn av reglerna om regress vid olika former av privat försäkring. Tänkbart är naturligtvis att de lösningar man då stannar för bör påverka trafikförsäkringens möjligheter till regress mot väghållare.

När det gäller frågan om regress mot ägare eller innehavare av järnväg är situationen delvis en annan. Visserligen har frågan inte heller i detta fall haft nämnvärd ekonomisk betydelse hittills. Man kan emellertid inte bortse från risken för att en kollision mellan motorfordon och järnvägståg kan leda till omfattande skador för tredje man, framför allt järnvägspassagerare. Särskilt i en sådan situation är det både från allmänna riskfördelningssynpunkter och från strikt kostnadsmässiga aspekter naturligt att båda sidorna bidrar till att täcka utgifterna för gottgörelse av de skadelidande. Detsamma gäller vid kollision mellan motorfordon och spårvagn. På grund härav förordar jag att trafikförsäkringsgivare medges regress mot ägare och innehavare av järnväg eller spårväg.

För kommitténs del uppkommer nu frågan, om dess allmänna syn på regressproblemen motiverar någon avvikelse från propositionens ståndpunkt. Som tidigare framhållits (5.2) finns det skäl att i regel låta trafikförsäkringen slutligen svara för ersättningen för sakskada i förhållande till vagnskadeförsäkringen på bilar. I övrigt föreslås visserligen regressrätt från sakförsäkring mot trafikförsäkringen i regel vara utesluten, men dessa krav torde ekonomiskt sett ha begränsad vikt. Det skulle

vidare stämma väl med det resonemang som här har förts om regress mellan solidariskt ansvariga (8.2 ovan), om trafikförsäkringen normalt skulle få bära ersättningsansvaret mot tredje man i förhållande till medansvariga.

De återgivna uttalandena av föredragande statsrådet är väl förenliga med skadeståndskommitténs allmänna inställning, och kommittén anser sig i väsentliga delar kunna ansluta sig till den lösning som propositionen föreslår. På en punkt synes dock en avvikelse motiverad. Kommittén har tidigare ansett regressrätt för sakförsäkring kunna slopas mot väghållare, dock inte vid vissa skador på grund av arbetsledningens medvetna oaktsamhet (4.7, 5.9). En liknande ståndpunkt är naturlig i fråga om fördelningen mellan trafikförsäkringens och väghållarens ansvar; det skulle närmast te sig stötande, om återkrav skulle tillåtas vid sakskador men inte vid personskador på grund av allvarliga fall av försumlig väghållning. Regeln om regressrätt i 20 § TL bör följaktligen kompletteras med en liknande bestämmelse som i SkL om regress vid medveten oaktsamhet av arbetsledningen. Det ligger i sakens natur att en sådan regel allt kommer att rikta sig mot väghållare.

Också en annan jämkning av propositionens ståndpunkt kan diskuteras. Kommittén har i det föregående kommit fram till att vid bilkollision regress från varuförsäkring på transporterat gods inte bör vara möjlig mot trafikförsäkringen för den andra inblandade bilen, bl. a. med hänsyn till att risken för transporterad egendom snarare bör läggas på kollektivet av transportörer än på andra bilägare (se 5.1 ovan). Denna inskränkning av trafikförsäkringens ansvar kan inte kringgås genom att en varuförsäkringsgivare kräver ersättning av transportören (eller dennes ansvarsförsäkring), vilken i sin tur vänder sig mot den andra bilens trafikförsäkring; när den skadade egendomen är försäkrad, skulle ju över huvud taget inte finnas något ansvar för trafikförsäkringen. Läget är detsamma när varuägaren är självförsäkrare, ibland också när han försummat att teckna tillbörlig försäkring på sin egendom (jfr 6.2 ovan). Men i övriga fall kan det tyckas tveksamt, om risken för skada på befordrad egendom skall stanna på transportörsidan eller på den andra bilens trafikförsäkring. I fråga om järnvägstransport gäller som nämnt en skälighetsregel enligt 20 § 2 st. TL, varvid man t. o. m. ansett järnvägen kunna bära en större del av skadan, när den svarar enligt transportregler[1]; vid lastbilstransport skulle däremot enligt TL:s ståndpunkt transportören och hans ansvarsförsäkring ha regressrätt mot trafikförsäkringen.

Till förmån för propositionens ståndpunkt i denna del kan man emellertid anföra att återkrav från transportören eller transportansvarsförsäkringen torde ha begränsad praktisk betydelse (frånsett fall där dessa bara förskjutit en ersättning för vilken motsidans trafikförsäkring ensam svarar). Det vanliga torde vara att transporterad egendom är försäkrad eller åtminstone bort vara det. Och om i återstående fall hela vållandet till kollisionen ligger på andra bilen, lär transportören i regel gå fri från skadeståndsskyldighet (jfr 28 § 1 st. lagen om inrikes vägtransport). Föreligger vållande till kollisionen också på transportörens sida, uppkommer däremot frågan om regress, men bara till ett jämkat belopp;

[1] SOU 1974:87 s. 323, Prop. 1975/76:15 s. 130.

trafikförsäkringens ansvar är då begränsat enligt 12 § 2 st. TL. Att skadan i dessa fall fördelas mellan båda sidor framstår inte som särskilt anmärkningsvärt. Med hänsyn till det sagda anser kommittén att det inte finns tillräcklig anledning att komplicera lagreglerna genom en särbestämmelse om trafikförsäkringens förhållande till transportansvaret. I denna del godtas alltså TL:s reglering.

Såvitt gäller biltillverkares regressansvar mot trafikförsäkringen, erinrar kommittén om sin ståndpunkt att definitiv ställning ännu inte kan tas till frågan om regress vid produktansvar (5.10 ovan). Enligt kommitténs mening saknas f. n. anledning att avvika från propositionens ståndpunkt, att återkrav normalt inte skulle tillåtas heller i detta fall.

Regleringen i 20 § TL blir enligt 19 § 1 st. avgörande även när det gäller möjligheten för den som utgett skadestånd för trafikskada att inträda i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Därigenom regleras också ansvarsförsäkringens regressrätt mot trafikförsäkringen (se 19 § 2 st.) Sådan regress skall alltså enligt kommitténs ståndpunkt kunna förekomma utom i de undantagsfall som omtalas i 20 §.

12 Obligatorisk ansvarsförsäkring för arbetsgivare?

Till skadeståndskommittén har överlämnats riksdagens skrivelse nr 1972:192 samt lagutskottets betänkande (1972:10) i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:5 med förslag till skadeståndslag m. m. jämte motioner. I betänkandet anför utskottet bl. a. följande i anledning av motioner (1972:1491 och 1971:720) om utredning om resp. uttalande för en obligatorisk ansvarsförsäkring för arbetsgivare[1]:

Utskottet vill i förevarande hänseende ... erinra om att två utredningar har till uppgift att utarbeta förslag som syftar till att förbättra arbetstagarnas ställning när det gäller skador som drabbar dem i yrkeslivet. Sålunda har arbetsmiljöutredningen enligt direktiven att överse arbetarskyddslagstiftningen i syfte att starkt bredda målsättningen för arbetarskyddet. På yrkesskadeförsäkringens område åter genomfördes vissa förbättringar år 1967, och f. n. arbetar den år 1971 tillsatta utredningen om en översyn av yrkesskadeförsäkringen m. m. på en ytterligare utbyggnad av dennas förmåner. I princip skall en fullständig genomgång göras av hela yrkesskadeförsäkringen, varvid samråd skall ske med 1966 års skadeståndskommitté. Vidare har – såsom också redovisats tidigare – på några områden inrättats kollektiva försäkringar, s. k. trygghetsförsäkringar, genom överenskommelser mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. På andra områden pågår arbete med att tillskapa sådana "direkta försäkringsanordningar på de skadelidandes sida".

Utskottet anser det tillfredsställande att arbete i enlighet med det anförda pågår för att åstadkomma ett förbättrat skydd i fråga om skador som uppkommer i arbetslivet. Det torde emellertid dröja några år innan arbetstagarnas krav på trygghet blivit tillfredsställande tillgodosedda genom olika försäkringsanordningar. Intill dess är det av största betydelse för de anställdas trygghet att arbetsgivarna har försäkringsskydd i form av ansvarsförsäkringar. Som framhålls i motionen 1972:1491 vet man inte med bestämdhet hur stor spridning frivillig ansvarsförsäkring nu har. Vidare är det enligt utskottets mening vanskligt att förutsäga om utvidgningen av principalansvaret kommer att medföra att de arbetsgivare som nu saknar försäkring skaffar sig ett försäkringsskydd eller om den premiehöjning som blir följden av det ökade ansvaret får motsatt effekt. Utskottet anser med hänsyn till det anförda att det skulle vara av mycket stort värde att få spridningen av den frivilliga ansvarsförsäkringen kartlagd. En sådan undersökning, vars utförande synes böra anförtros åt skadeståndskommittén, bör enligt utskottets mening lämpligen företas en viss tid efter det att lagen trätt i kraft. Visar undersökningen att ansvarsförsäkringens spridning inte är godtagbar bör kommittén utarbeta förslag som syftar till att nå ökad utbredning av försäkringsskyddet.

[1] Se LU 1972:10 s. 152 ff.

Härvid kan naturligtvis införande av obligatorisk ansvarsförsäkring komma under prövning. Såsom departementschefen anfört torde dock ett obligatorium kräva en omfattande administrativ kontrollapparat. Utskottet vill peka på att det oinskränkta principalansvaret inte bara gäller för företagare utan också i icke-ekonomisk verksamhet och i rent privata förhållanden, varför man t. ex. bara i begränsad omfattning synes kunna, såsom föreslagits i motionen 1972: 1491, använda riksförsäkringsverkets på avgiftsdebiteringar till den allmänna försäkringen baserade uppgifter i kontrollerande syfte.

Skulle emellertid kommittén anse det nödvändigt förorda en lagstadgad plikt att teckna ansvarsförsäkring synes möjligheten att avgränsa skyldigheten till vissa kategorier arbetsgivare, exempelvis ned till ett bestämt minsta antal arbetstagare, böra undersökas.

Betydelsefulla faktorer vid en bedömning av frågan blir f. ö. graden av de förbättringar som kan åstadkommas inom yrkesskadeförsäkringen samt utvecklingen och spridningen av de kollektiva trygghetsförsäkringarna inom arbetslivet.

Vad utskottet sålunda anfört bör ges Kungl. Maj: t till känna.

Yrkesskadeförsäkringskommitténs av utskottet berörda arbete på en ny lagstiftning om yrkesskadeförsäkring torde resultera i ett hösten 1975 framlagt betänkande.[2]

Skadeståndskommittén har sedan SkL: s tillkomst fortlöpande följt utvecklingen på försäkringsområdet. Under denna tid har särskilt utvecklingen inom trygghetsförsäkringen gått mycket snabbt. Det övervägande antalet arbetstagare är numera skyddade genom trygghetsförsäkring och saknar därför behov av ett sådant skydd genom obligatorisk ansvarsförsäkring som utskottet avsåg. Visserligen beräknas alltjämt mellan 5 000 och 7 000 företag sakna trygghetsförsäkring, men flertalet av dem lär vara ansvarsförsäkrade. De som saknar både trygghets- och ansvarsförsäkring torde i regel vara småföretagare med inga eller bara några få anställda.

Den oväntat snabba utvecklingen av trygghetsförsäkringen har medfört att några särskilda utredningsåtgärder rörande behovet av obligatorisk ansvarsförsäkring inte tett sig angelägna. Liksom lagutskottet har skadeståndskommittén funnit det betydelsefullt i sammanhanget att se vilka förbättringar som kan åstadkommas inom yrkesskadeförsäkringen. Enligt kommitténs mening kan man knappast bedöma behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring, som skulle främst sikta till att tillgodose de anställdas trygghet, innan statsmakterna har tagit ställning till yrkesskadeförsäkringskommitténs förslag. Om en sådan kartläggning som utskottet talat om alls är påkallad bör den ske först vid denna tidpunkt. Härvid bör naturligtvis också undersökas, vilken spridning trygghetsförsäkringen då har hunnit få.

Enligt skadeståndskommitténs uppfattning framstår det som föga sannolikt att något behov av en obligatorisk ansvarsförsäkring för arbetsgivare i allmänhet föreligger för närvarande, och än mindre torde något sådant behov vara förhanden sedan de avsedda ändringarna i yrkesskadeförsäkringslagstiftningen trätt i kraft. Arbetstagarnas skydd får numera anses i stort sett tillfredsställande. Den omfattande administrativa apparat som ett obligatoriskt försäkringssystem skulle medföra

[2] Se numera SOU 1975: 84.

innebär nackdelar, vilka knappast vägs upp av de begränsade fördelar som systemet kan väntas få.

Av nu anförda skäl har skadeståndskommittén inte ansett anledning föreligga att företaga en sådan utredning som lagutskott berört. Skulle frågan anses ha aktualitet även efter en reform av yrkesskadeförsäkringen, torde kartläggning av försäkringsförhållandena lämpligen böra anförtros åt särskild utredningsman.

13 Speciell motivering

13.1 Behövliga lagändringar

Enligt vad som utvecklats i det föregående (se särskilt 7.1), anser kommittén det lämpligt att ta in reglerna om *dels* sakförsäkrings verkan på skadeståndet, *dels* självförsäkring och vagnskadegaranti, *dels* jämkning av ansvaret för sakskada på grund av försäkringar och försäkringsmöjligheter i SkL.[1] De bör tilläggas som 5 kap. 8, 9 resp. 10 §§. Även den nämnda regeln om jämkning bör alltså införas i detta kapitel med hänsyn till dess samband med de övriga bestämmelserna. Någon annan ändring i kapitelrubriken – Skadeståndets bestämmande – än att "m. m." tilläggs är inte motiverad; det bör framhållas att de nya reglerna föreskriver bortfall (eller jämkning) av skadeståndsskyldigheten endast så långt denna omfattas eller kan omfattas av sakförsäkring, medan däremot skadeståndskrav alltid är möjliga t. ex. för belopp motsvarande (ordinär) självrisk.

Sedan en allmän regel getts om jämkning på grund av försäkringar och försäkringsmöjligheter i 5 kap. 10 § SkL, kan 3 kap. 6 § samma lag upphävas. Kommittén anser inte detta påkalla att numreringen av följande paragrafer i 3 kap. ändras.

Bestämmelsen om fördelning av skadeståndet mellan solidariskt ansvariga (se 8.3) bör tas in som ett andra stycke i den paragraf i SkL som föreskriver solidariskt ansvar. Detta är f. n. 6 kap. 3 §. Särskilt sedan en fördelningsregel införts i paragrafen ter det sig emellertid naturligt att den byter plats med den allmänna regeln om jämkning av oskäligt betungande skadestånd (f. n. 6 kap. 2 §); det bör framhållas att jämkningsregeln skall vara den sista möjligheten att korrigera ett obilligt resultat som följer av andra skadeståndsregler, och en skälighetsbedömning efter dessa linjer kan tänkas bli aktuell också som ett sista moment i prövningen av frågan om ansvarets fördelning. Denna funktion hos jämkningsregeln bör komma till uttryck i bestämmelsernas ordningsföljd. I kommitteförslaget upptas alltså regeln om solidariskt ansvar som 6 kap. 2 § och jämkningsregeln som 6 kap. 3 §.

I enlighet med det förut sagda (se 7.1 och 9.2) bör 25 § FAL få ny lydelse. Bestämmelserna i den föreslagna TL bör vidare ändras *dels* när det gäller ersättning ur trafikförsäkring i sådana fall som avses i 5 kap. 8–10 §§ kommitteförslaget (se 5.2 ovan), *dels* beträffande regress från trafikförsäkring (se 11 ovan); dessutom skall regeln om regressrätt mot

[1] Här och i fortsättningen avses SkL: s lydelse enligt SFS 1975:404.

trafikförsäkring från olycksfalls- och sjukförsäkring för vissa kostnader och förluster (i 19 § 2 st. TL) utgå, på motsvarande sätt som skett genom ändringen i 25 § FAL.

Slutligen bör vissa ändringar ske i skadeståndsrättslig *speciallagstiftning*. Nya bestämmelser är sålunda motiverade i den lagstiftning där fullt regressansvar (och ansvar mot självförsäkrare etc.) skall gälla även efter den föreslagna reformen: i atomansvarighetslagen och lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss. En ny bestämmelse behövs vidare i miljöskyddslagen, där regressrätten också skall kvarstå i stort sett oförändrad. – Om den allmänna jämkningsbestämmelsen flyttas till 6 kap. 3 § SkL, blir det nödvändigt att ändra hänvisningen till 6 kap. 2 § samma lag i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (se SFS 1975:404). På motsvarande sätt får ändring ske i 8 § i den genom proposition (1975/76:7) föreslagna lagen om järnvägs befordring av resande, där det hänvisas till nuvarande 6 kap. 3 § SkL.

I enlighet med vad som utvecklats i avsnittet om ansvarsfördelning mellan solidariskt ansvariga (8.3 ovan) bör vidare upphävas sådana lagregler som föreskriver en obetingad regressrätt för den som bär ett skärpt ansvar – t. ex. ett rent strikt ansvar – mot medansvarig som är vållande till skadan. Här skall i stället den smidigare regeln i SkL gälla. De lagrum som sålunda föreslås upphävda är 11 § järnvägsansvarighetslagen, 12 § elanläggningslagen, 8 § luftfartsansvarighetslagen, 47 § 1 st. andra meningen ägofredslagen och 4 § 1 st. andra meningen lagen om tillsyn över hundar.

13.2 5 kap. 8 § skadeståndslagen

Paragrafen föreskriver inskränkning i skadeståndsskyldigheten för sakskada som täcks av "försäkring på egendom". Därmed avses vad som kommittén i det föregående kallat "sakförsäkring" (jfr 4.1). Från försäkringshåll har nämligen framhållits att denna term kan leda till missförstånd, eftersom den enligt försäkringsterminologi ibland anses inkludera även försäkringar mot ren förmögenhetsskada, bl. a. ansvarsförsäkring. Även om denna terminologi är oegentlig, anser sig kommittén inte kunna bortse från invändningen. Av sådana skäl har kommittén funnit det lämpligare att i lagtexten – i viss anslutning till 36 och 54 §§ FAL – använda ett uttryckssätt som inte kan missförstås på samma sätt.

I paragrafen anges de fall där återkrav från försäkringsgivaren eller ersättningskrav från den skadelidande alltjämt skall vara möjliga. Bestämmelsen får betydelse också för möjligheterna till ersättning för sakskada enligt 5 kap. 9 § samt vidare i en rad fall för skadestånd grundat på speciallagstiftning eller på kontraktsrättsliga regler. Av 1 kap. 1 § SkL följer att 5 kap. 8 § skall tillämpas om inte annat är särskilt föreskrivet eller föranledes av avtal eller av regler om skadestånd i avtalsförhållanden. Också vid sådant rent strikt ansvar utom kontraktsförhållanden som förekommer utan lagstöd skall inskränkningarna enligt 5 kap. 8 § gälla. Eftersom bestämmelsen reglerar skadeståndsansvaret, inte

rätten till återkrav, kan den inte kringgås genom förbehåll i försäkringsavtal eller genom överlåtelse av den skadelidandes anspråk på försäkringsgivaren. Å andra sidan inskränker paragrafen försäkringsgivarens regressrätt bara i den mån svensk lag enligt internationellt privaträttsliga regler kan tillämpas på skadeståndskravet (jfr 1.1 ovan). I andra fall är återkrav från sakförsäkring möjligt utan hinder av bestämmelsen, i enlighet med den föreslagna nya lydelsen av 25 § FAL. Detta lär betyda att paragrafen i regel inte inskränker svensk försäkringsgivares möjligheter att utöva regressrätt beträffande skada som inträffar i utlandet.

Bestämmelsen innebär vidare att den skadelidande som huvudregel inte kan välja mellan att rikta sina ersättningskrav mot sin försäkringsgivare och att kräva den skadeståndsskyldige; han kan endast vända sig mot försäkringen, utom i de särskilda fall där inte denna inskränker skadeståndsansvaret.

Med försäkring på egendom avses också sådana försäkringar som avbrottsförsäkring, försäkring för hyresförlust och försäkring av kasko- eller lastintresse i sjöförsäkring, där visserligen inte ersättningen bestäms av värdet av försäkrad egendom men rätten till försäkringsersättning beror på att den egendom som försäkringen avser blivit skadad.[1] – Att en ansvarsförsäkring kan vara kombinerad med en sakförsäkring, t. ex. när i fastighetsförsäkring ingår en försäkring av fastighetsägarens ansvar i denna egenskap, medför självfallet inte att ansvarsförsäkringen skulle anses som försäkring på egendom i paragrafens mening.

Första stycket

Bestämmelsen avser endast ersättning för skada i den mån den omfattas av sakförsäkring. Om den försäkrade bär självrisk, hindras han inte av denna regel att kräva ersättning för självrisken. Detsamma gäller sådan förlust på grund av sakskada som inte omfattas av sakförsäkring, antingen därför att underförsäkring föreligger eller därför att försäkringen inte täcker vissa förlustposter. Emellertid kan skadeståndsskyldigheten i vissa fall av denna typ inskränkas eller falla bort på grund av reglerna i 5 kap. 9 och 10 §§. Vidare är andra regler om jämkning, bl. a. vid medvållande (6 kap. 1 §) och när skadeståndet är oskäligt betungande (6 kap. 3 § i kommittéförslaget), tillämpliga på det kvarstående ansvaret.

Det framgår av bestämmelsens avfattning att den inte skall tillämpas i fall där försäkringsgivaren utgett ersättning utöver vad som följt av försäkringsavtalet; det kan t. ex. vara fråga om förskott på en ersättning som den skadelidande kan kräva av någon skadeståndsskyldig. Sådana belopp kan försäkringsgivaren utkräva av den ansvarige, efter överlåtelse av den skadelidandes anspråk.

Rörande de i första stycket angivna fall där skadeståndsansvar kan förekomma trots att skadan omfattas av sakförsäkring skall här anföras följande. (Resonemangen utgår från att försäkringsgivaren för regresstalan; som nämnt är dock den skadelidande i dessa situationer oförhindrad att kräva skadestånd utan att ta sin försäkring i anspråk.)

Punkt 1. Denna bestämmelse har delvis kommenterats i den allmänna

[1] Jfr om sakförsäkring Hellner, Försäkringsrätt s. 56.

motiveringen (se särskilt 4.7). Som framgår av lagtexten kan regressrätt (och skadeståndsrätt) med stöd av denna bestämmelse göras gällande bara mot den som själv gjort sig skyldig till *uppsåt eller grov vårdslöshet*. I fråga om juridiska personer är bestämmelsen tillämplig så snart sådant vållande kan läggas någon person i organställning till last[1]. Detta gäller också offentligrättsliga rättssubjekt. Här kan emellertid vissa svårigheter föreligga att urskilja, vilka som kan betraktas som organ; hit torde kunna räknas sådan myndighet eller tjänsteman som omedelbart på grund av författning är behörig att företräda rättssubjekt i det avseende där vållandet förekommit.[2] Frågan om regress vid sakskada torde här sällan få praktisk betydelse.

Med uppsåt avses såväl direkt som indirekt och eventuellt uppsåt. Som framhållits tidigare (4.7) behöver en skada, som vållats genom uppsåtlig skadegörelse, inte i sin helhet vara omfattad av uppsåtet: en brand, som anlagts som ett led i ett försäkringsbedrägeri, kan t. ex. sprida sig till annan egendom som det aldrig varit meningen att skada.[3] Om sådana följdskador varit så oväntade att inte ens grov vårdslöshet kan anses föreligga med avseende på dem, bör den ansvarige gå fri från regresskrav i denna del (såvida han inte bär regressansvar också på grund av annan lagbestämmelse).

Begreppet grov vårdslöshet har tolkats restriktivt i svensk rättspraxis, när det gäller regresskrav från försäkringsgivaren (jfr 1.1 ovan). I själva verket synes det utomordentligt sällsynt att domstolarna konstaterar sådan vårdslöshet i regresstvister.[4] Över huvud taget synes frågan inte ha ställts på sin spets i rättspraxis under senare decennier, sannolikt därför att försäkringsgivarna inte ansett det möjligt att vinna gehör hos domstolarna för ett påstående att en visad allvarlig vårdslöshet skulle vara grov. I regel förbehåller de ju sig numera också full regressrätt i sina försäkringsvillkor.

Kommittén anser att det resultat vartill rättspraxis sålunda kommit bör i huvudsak vara vägledande även när det gäller innebörden av den av kommittén föreslagna bestämmelsen. Grov vårdslöshet bör alltså i första hand anses föreligga när skadevållaren handlat överlagt och till synes i klart medvetande om att han tar en betydande risk på andras bekostnad. Liksom vid vanlig vållandebedömning får man ställa speciella krav på företagare; detsamma gäller offentliga rättssubjekt särskilt när de driver verksamhet motsvarande enskild eller utövar offentlig myndighet. För mera praktiska fall av medvetet risktagande inom offentlig och yrkesmässig verksamhet finns emellertid en särbestämmelse i p. 2 d.

När det gäller återkrav mot privatperson bör man se något mildare på fall av medveten vårdslöshet; här bör skadeånds- och regresskrav närmast förutsätta att den ansvarige visat hänsynslöshet eller uppenbar nonchalans i fråga om annans person eller egendom. – I fråga om krav mot arbetstagare, som vållat skada i tjänsten, torde inskränkningen i regressrätten sällan komma att spela någon praktisk roll vid sidan av 4: 1 SkL.

I ett avseende synes en något strängare bedömning motiverad, nämligen när det gäller skada vållad vid alkoholpåverkan. Den som trots

[1] Jfr ang. dessa problem Hellner i Festskrift till Karlgren (1964) s. 122 ff.

[2] Jfr Prop. 1972: 5 s. 532.

[3] Jfr SOU 1971: 83 s. 41.

[4] Se om rättspraxis Hellner, Regressrätt s. 61 ff, SOU 1958: 44 s. 20 f. Märk särskilt sådana exempel på betydande vårdslöshet som NJA 1942 s. 11, NJA 1945 s. 322, NJA 1945 s. 325.

en inte obetydlig alkoholförtäring ägnar sig åt en riskabel verksamhet, som kräver koncentration och omdöme, och till följd härav vållar skada bör ej sällan anses ha handlat grovt vårdslöst i bestämmelsens mening, även om det inte kan sägas att han på annat sätt än genom sin alkoholpåverkan medvetet tagit en risk eller visat någon påtaglig hänsynslöshet i sitt handlande.[1]

Punkt 2. Bestämmelsen avser olika fall av skada orsakad i offentlig eller yrkesmässig verksamhet. Här föreligger en längre gående skadeståndsskyldighet trots att skadan täcks av sakförsäkring.

Med offentlig verksamhet i bestämmelsens mening avses all verksamhet som drivs av staten eller av kommun, landstingskommun, kommunalförbund, församling, kyrklig samfällighet, offentlig korporation (t. ex. studentnation), offentlig anstalt (t. ex. allmän försäkringskassa) eller annat offentligt rättssubjekt, vare sig verksamheten avser myndighetsutövning eller andra förvaltningsuppgifter. Som offentlig verksamhet kan också räknas sådan verksamhet av statliga och kommunala bolag och av enskilda rättssubjekt som innebär myndighetsutövning eller annan offentlig förvaltning. Några gränsdragningssvårigheter lär knappast uppkomma i dessa fall, eftersom verksamheten under alla omständigheter torde kunna betraktas som yrkesmässig, när den inte anses vara offentlig.

Rörande begreppet yrkesmässig verksamhet kan hänvisas till vad som vid SkL:s tillkomst anfördes beträffande det i 3:5 använda uttrycket näringsverksamhet.[2] Det innebär bl. a. att en fastighetsägare, som affärsmässigt uthyr lägenheter i sitt hus, får anses bedriva yrkesmässig verksamhet i paragrafens mening. Att en företagare driver sin rörelse bara i liten skala hindrar inte att verksamheten anses yrkesmässig. Om någon på fritid åtar sig enklare hantverkssysslor för vänner och bekanta torde däremot motsatsen gälla.[3]

Utanför bestämmelserna i 5:8 1 st. 2 p. faller däremot verksamhet bedriven av privatperson, även om denne i sitt förvärvsarbete skulle syssla med uppgifter av samma typ. Att en villaägare, som i sin yrkesverksamhet ägnar sig åt grävning eller sprängning, nu utför arbete för sin egen räkning, medför inte att han blir skadeståndsskyldig enligt p. 2 a; och en elektriker som under sällskaplig samvaro hos en god vän ombeds att laga en detalj i dennes krånglande ledningar drabbas inte av skadeståndsskyldighet enligt p. 2 c eller d, om han råkar vålla en brandskada i sammanhanget. Det bör emellertid understrykas att det saknar betydelse för tillämpning av denna punkt om vederlag utgår för utfört arbete eller inte. Låter en entreprenör gratis utföra ett ombyggnadsarbete på en sportstuga åt en affärsbekant, drabbas han i princip av regressansvar enligt reglerna i p. 2. En annan sak är att själva skadeståndsskyldigheten för vållande ibland kan vara lindrad vid gratistjänster av denna typ.[4]

Punkt 2 a. Bestämmelsen medger full regressrätt resp. skadeståndsrätt vid grävnings- och sprängningsarbeten i vissa fall. Skälen för denna reglering har utvecklats tidigare (se 5.8). Genom uttrycket "bedrivit eller låtit bedriva" möjliggörs ersättningskrav också mot någon som i offentlig eller yrkesmässig verksamhet gett annan, t. ex. en entreprenör, uppdrag att för verksamhetens räkning utföra sprängningar eller grävningar.

[1] Jfr SOU 1974:87 s. 177 f, 223 f.

[2] Prop. 1972:5 s. 529, 636 f, 652.

[3] Jfr (om begreppet "näringsidkare" enligt den nya nya bokföringslagen) Prop. 1975:4 s. 203 f.

[4] Jfr Bengtsson, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden I s. 279 och Särskilda avtalstyper I s. 180.

Byggherreansvaret för företagare och offentliga rättssubjekt faller härigenom inom regressregelns område. Om en privatperson ger sådant uppdrag, är det däremot bara entreprenören som svarar enligt punkt 2 a.

Vissa fall av ersättning för sprängningsskador regleras av miljöskyddslagen. Kommittén föreslår att i 30 § miljöskyddslagen intas en föreskrift av innebörd att bl. a. 5:8 SkL inte äger tillämpning på skadestånd enligt nämnda lag. Någon inskränkning i regressrätten gäller alltså inte i detta fall. Regeln i punkt 2 a får emellertid betydelse, när sprängning inte är att anse som miljöfarlig verksamhet enligt 1 § miljöskyddslagen (jfr ovan 5.8). – Bestämmelser om ersättning för grävningsskador (schaktningsskador) finns i 3 kap. JB. Samspelet mellan dessa bestämmelser samt 1:1 och 5:8 SkL medför att, om det till äventyrs skulle finnas en sakförsäkring som täcker skadan, försäkringsgivaren inträder i markägarens rätt till ersättning enligt 3 kap. JB utan begränsning.

Punkt 2 b. Här föreskrivs ett skadeståndsansvar för den som levererat produkt som orsakat skadan, även om denna täcks av sakförsäkring. Ansvaret avser både fabrikanter och andra leverantörer. I allmänhet blir det fråga om ansvar för företag som levererat varor, men det är också tänkbart att en skadegörande produkt utlämnas som ett led i offentlig verksamhet, t. ex. för användning vid frivillig militärutbildning, vid brandförsvar eller annan räddningstjänst etc. Därför har också leverans vid sådan verksamhet inbegripits. Däremot hålls även här ansvar för privatpersoner utanför, exempelvis när någon säljer en begagnad bil eller ger bort föremål som han själv tillverkat i hobbyverksamhet.

Ansvaret avser bara skada orsakad genom *levererade* produkter, alltså i allmänhet genom lös egendom; om denna efter leveransen infogats i fast egendom och sedan orsakar sakskada till följd av sin felaktiga beskaffenhet, blir dock bestämmelsen tillämplig. Också ett levererat monteringsfärdigt småhus får anses falla under paragrafen. Genom begränsningen till levererade produkter undantas vidare skada genom fel i egendom som ett företag låter kunder använda under dess kontroll eller i övrigt inte utlämnats för användning utanför företagets lokaler eller område. – Med leverans avses avlämnande inte bara i anledning av överlåtelse utan också för uthyrning eller vederlagsfritt nyttjande. Också ansvar för skada som vållats under transport för sådant syfte får anses omfattat av bestämmelsen, förutsatt att transporten sker genom annan än den ansvariges eget folk.

Med skada orsakad av produkt avses också skada på själva produkten.

I sammanhanget spelar det ingen roll om ansvaret grundas på vållande eller är rent strikt, inte heller om den skadelidande kan åberopa regler om skadestånd i kontraktsförhållanden eller utomobligatoriska regler.

Som framhållits i den allmänna motiveringen (5.10) kan det bli skäl att jämka avfattningen av den nu förevarande bestämmelsen i samband med en senare lagstiftning om produktansvar.

Punkt 2 c. Bestämmelsen avser ansvarighet i vissa kontraktsförhållanden. Den har behandlats i den allmänna motiveringen (5.11). Även denna regel omfattar bara skada i offentlig och yrkesmässig verksamhet; den som förvarar egendom för en god vän i sin bostad eller hjälper honom på

fritid med arbete på hans sommarstuga skall inte utsättas för regresskrav enligt bestämmelsen, om där angiven egendom kommer till skada.

I bestämmelsen nämns till en början *transporterad* egendom. Härtill får räknas också egendom som passagerare i trafikmedel bär på sig eller har med sig som handresegods (jfr den föreslagna lagen om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande[1]). Ersätts skada på sådan egendom av t. ex. passagerarens hemförsäkring, finns alltså möjlighet till regressrätt mot transportören trots att egendomen inte omhändertagits av denne (jfr däremot nedan om förvarad egendom).

Skadan skall ha uppkommit under transporten. Transportörens ansvar för sådan skada inträder ofta redan om han inte kan visa att skadan orsakats av förhållanden som inte inneburit vållande på hans sida (s. k. presumtionsansvar); ansvarets närmare utformning varierar i olika fall. Detta har motiverat att regressansvaret anknutits till den faktiska situationen vid skadans uppkomst, inte till skadeorsaken.

Som transport i bestämmelsens mening anses inte fall där någon förflyttat egendom i eget intresse, t. ex. när han haft med lånade eller hyrda föremål i sin bil (jfr nedan om förvaring). Det skall vara fråga om transportavtal i sedvanlig bemärkelse.

Vidare talar bestämmelsen om visst fall av *omhändertagande*. Det är alltså fråga om skador uppkomna när den ansvarige eller hans folk haft den skadade egendomen i sin besittning, samtidigt som dess ägare inte haft kontroll över den. – Omhändertagandet skall ha gällt *förvaring* av den skadade egendomen. Bestämmelsen avser inte sådana situationer där orsaken till att saken förvaras är ett avtal som i första hand går ut på uthyrning, utarrendering, utlåning eller annat nyttjande av egendomen i fråga.[2] Med de fall som nämnts i bestämmelsen bör däremot rimligen likställas vissa andra situationer där den ansvarige tagit hand om egendom utan att han får använda den omhändertagna saken till egen nytta, såsom när han skall utföra arbete på den eller fått i uppdrag att använda den för ägarens räkning; också i dessa fall kan det vara naturligt att anse den ansvariges syfte vara att förvara saken i nu avsedd mening. Likaså omfattar omhändertaganderegeln den situationen att egendom som mottagits för transport har skadats innan transporten ännu börjat. – Bestämmelsen täcker också det allmännas ansvar för egendom som förvarats i offentlig verksamhet, t. ex. omhändertaget tullgods och gods som tagits i beslag.

Omhändertagande för förvaring kan bara anses gälla *lös* egendom. Om någon har ensambesittning till fast egendom blir inte punkt 2 c tillämplig (såvida inte egendomen skadats genom arbete som han utfört på denna, jfr nedan).

Också rörande förvarad egendom gäller som huvudregel ett presumtionsansvar.[3] Även här hänvisar därför bestämmelsen till skadesituationen, inte till skadeorsaken.

Slutligen omfattar punkt 2 c också skada orsakad genom *arbete* på den skadade egendomen. I detta fall fordras ett styrkt orsakssammanhang mellan arbetet och skadan (om saken inte kan anses omhändertagen för förvaring, t. ex. när en bil inlämnats till verkstad för reparation).

[1] Se 4 § i lagförslaget (SOU 1974: 89).

[2] Ang. egendom som pantsatts, jfr 54 § FAL och Hellner, Regressrätt s. 142. I de undantagsfall där regressrätt kommer i fråga torde man också här böra anse omhändertagande för förvaring föreligga.

[3] Jfr Bengtsson, Särskilda avtalstyper I s. 88 f m. hänvisn.

Om arbetet avser egendom av större omfattning, framför allt byggnader, och skadan drabbar en helt annan del av egendomen än den arbetet berör kan man sätta i fråga om regress skall tillåtas. Spörsmålet liknar de problem som uppkommer vid tillämpningen av vissa undantagsbestämmelser i ansvarsförsäkringen för företagare, där skada på fast egendom i sådana fall brukar undantas om den träffar egendom som är föremål för den försäkrades direkta åtagande.[1] Tillämpningen av dessa undantagsbestämmelser i försäkringspraxis bör kunna ge någon ledning också i nu förevarande sammanhang. Allmänt torde kunna sägas att regeln i p. 2 c bör tillämpas när ett åtaget arbete eller åtgärder vid dess utförande berört den del av egendomen som skadats eller också denna del varit i sådan grad utsatt för risk genom arbetet att det måste ha varit naturligt för en yrkeskunnig person att särskilt skydda den. Också en sådan gräns kan naturligtvis vara svår att draga i vissa fall. Skada i den lokal där arbete på en byggnad utförts och på omedelbart anslutande delar av byggnaden lär omfattas av bestämmelsen; beträffande lös egendom som finns i byggnaden torde däremot regress vara möjlig bara om man kan anse den ansvarige ha omhändertagit egendomen för förvaring, vilket kan tänkas vara fallet när den funnits i ett rum, där endast hans folk uppehållit sig under arbetet, och utsatts för risk under detta.

Beträffande fartyg som skadas under reparation bör framhållas att fullt skadeståndsansvar under alla omständigheter föreligger enligt 5: 8 2 st.

Formellt är regeln i p. 2 c tillämplig också på *arbetstagare* som i tjänsten transporterat, förvarat eller arbetat på egendomen. Med hänsyn till bestämmelsen i 4: 1 SkL torde dock regress enligt p. 2 c sakna praktisk betydelse; återkrav torde knappast bli aktuellt i andra fall än vid uppsåt eller grov vårdslöshet (jfr p. 1).

Som framhållits i den allmänna motiveringen (5.11) torde regressrätt kunna utövas också i andra fall då någon åtagit sig att vidta särskilda åtgärder för att skydda egendom mot skada men försummat detta, liksom f. ö. även då någon kontraktsmässigt åtagit sig att oberoende av eget eller anställdas vållande svara för skada tillfogad medkontrahenten (eller eventuellt tredje man). Grunden för ansvaret blir då avtalet, vilket enligt principen i 1: 1 SkL tar över SkL:s regler i varje fall vid sådana uttryckliga åtaganden (se 7.1 ovan).

Punkt 2 d. Här stadgas ansvarighet vid vissa fall av medveten vårdslöshet hos den ansvariges arbetsledning. Även denna regel har motiverats i det föregående (4.7).

För tillämpningen fordras att skadan orsakats av vissa *brister* i verksamheten. Skada som inte har föranletts av sådana brister omfattas inte av regressansvaret. Om exempelvis en entreprenör visserligen har använt olämplig materiel men skadan har uppkommit till följd av en arbetares eller förmans tillfälliga felgrepp – antingen detta tyder på otillräcklig skicklighet som yrkesman eller ej – blir inte regeln tillämplig.

Bristen skall ha avsett *arbetsmetoder* eller *materiel*. Den skall alltså ha varit av mera varaktigt slag. Redan att arbetet utförs med okvalificerad personal bör kunna medföra att regeln om bristfälliga metoder tillämpas,

[1] Jfr Hellner, Försäkringsrätt s. 415 ff.

såvida förhållandet alls kan anses som en brist; gäller det arbetsuppgifter av enklare slag kan de naturligtvis lämnas åt sådan arbetskraft. Också brister i fråga om kontroll av utfört arbete kan anses gälla ett företags arbetsmetoder, liksom även underlåtenhet att som ett led i verksamheten vidta åtgärder mot normalt föreliggande skaderisker. – Materiel i paragrafens mening innefattar inte bara maskiner och verktyg utan även använt material, såsom råvaror, halvfabrikat eller inmonterade delar i en byggnad eller maskin.

Att standarden på arbetets planering eller utförande skall ha klart understigit den godtagbara framgår av det ytterligare rekvisitet att bristen skall ha varit *oförsvarlig*. Det är inte tillräckligt att, allmänt sett, arbete av den aktuella typen medför viss fara för skada. Man måste ha kunnat begära att arbetet skulle ha utförts på annat sätt, med andra hjälpmedel eller med annat material. Vad som bestämmelsen framför allt avser att förebygga är att en företagare av ekonomiska skäl använder sig av billigare eller snabbare men riskablare arbetssätt än det lämpliga eller att en myndighet av bristande hänsyn till allmänheten eller i besparingssyfte handlar på detta vis. Å andra sidan markerar uttrycket "oförsvarliga" att i prövningen ligger ett moment av intresseavvägning (jfr t. ex. 5 kap. 1 § 2 st. brottsbalken). Särskilt gäller detta i fråga om offentlig verksamhet. Måste en viss verksamhet hållas i gång, t. ex. enligt riksdagens beslut, men finns inte medel tillgängliga att hålla önskvärd standard kan det efter omständigheterna anses försvarligt i bestämmelsens mening att acceptera t. o. m. ganska avsevärt risktagande.[1]

Att metoder eller materiel godtagits av den skadelidande kan under vissa förhållanden medföra att bristen inte anses oförsvarlig. Man får emellertid observera möjligheten att en företagare och ägaren av den skadade egendomen i samförstånd tagit en risk med tanke på att egendomen varit försäkrad. Tyder omständigheterna på detta, kan det finnas skäl att tillåta regress oaktat att den skadelidande godtagit förfarandet. Den skadelidandes samtycke till valet av arbetsmetoder eller val av materiel bör få betydelse endast när från fackmässig synpunkt arbetets uppläggning skulle ha ansetts försvarlig, om den skett i syfte att förbilliga arbetet för en kund som själv skulle stå risken för uppkommande sakskada.

För tillämpning av p. 2 d förutsätts, utöver att skadan uppkommit under förhållanden som nu angetts, att *arbetsledningen skall ha känt till* bristerna i fråga om arbetsmetoder eller materiel. Det är alltså i regel fråga om medveten oaktsamhet (i något fall kanske rentav uppsåt) med avseende på skadan. Med arbetsledningen menas här personal i ledande ställning ned till sådana förmän som lett eller kontrollerat arbetet i fråga. Det är tillräckligt att någon inom denna kategori haft vetskap om de faktiska omständigheter varunder arbetet bedrivits. Däremot behöver det inte vara klarlagt att man från arbetsledningens sida insett, att en oförsvarlig brist verkligen kunde anses föreligga; även om man trott att arbetsmetoderna var acceptabla eller att använd materiel trots vissa svagheter kunde godtas, blir regeln tillämplig. Ifall däremot arbetare, arbetsledningen ovetande, använt sig av andra och farligare tillvägagångs-

[1] Jfr Prop. 1972: 5 s. 518.

sätt än ledningen beordrat eller material eller hjälpmedel varit behäftade med för ledningen okända fel, är inte regress möjlig enligt bestämmelsen.

Det åligger en försäkringsgivare som för regresstalan att styrka, att de i paragrafen angivna förutsättningarna för återkrav föreligger. Såvitt gäller arbetsledningens insikt om de riskabla förhållandena vid arbetet torde det emellertid vara nog att arbetet visas vara utfört under ledningens faktiska kontroll eller enligt dess instruktioner samt att skadan uppkommit som en typisk följd av tillvägagångssättet vid arbetet eller av den använda materielens beskaffenhet. Påstår svaranden i regresstvisten att särskilda, för arbetsledningen okända omständigheter likväl påverkat skadeförloppet, är det hans sak att skaffa fram utredning om detta.

För den händelse sådan vetskap som nu behandlats kan visas föreligga hos svaranden själv (eller, när han är en juridisk person, någon i organställning) kan ansvarighet enligt 5:8 1 st. *första* punkten tänkas inträda. Vidare kan den person i arbetsledningen som haft vetskap om de riskabla förhållandena tänkas ha gjort sig skyldig till (åtminstone) grov vårdslöshet och därför själv vara regressansvarig enligt samma punkt, om inte 4:1 SkL lägger hinder i vägen.

Andra stycket

Enligt 5:8 2 st. undantas vissa skador och viss skadeståndsskyldighet helt från de begränsningar som föreskrivs i första stycket. Bestämmelsen har behandlats i den allmänna motiveringen (se 5.4, 5.6 och 7.1).

Med "fartyg" avses detsamma som enligt sjölagen.[1] Även småbåtar inbegrips sålunda. – Redarens ansvar för skada till följd av sjöfart får anses omfatta all skada som avses i 233 § sjölagen, liksom också hans ansvar för sådan skada på grund av eget vållande. Eftersom sistnämnda ansvar grundas på SkL och inte på sjölagen har det, såsom angivits ovan (i 7.1), framstått som naturligt att det andra ledet av andra stycket intas i SkL.

13.3 5 kap. 9 § skadeståndslagen

Första stycket

Bestämmelsen likställer självförsäkrare med försäkringsgivare när det gäller ersättningskrav i 5:8 SkL. Den har motiverats tidigare (i 6.1).

Med självförsäkrare avses i första hand sådana offentliga rättssubjekt och storföretag som i princip underlåter att försäkra sin egendom. När det gäller denna kategori av skadelidande, bör man som framhållits i den allmänna motiveringen inte fästa någon avgörande vikt vid frågan, om verkligen försäkring varit ett realistiskt alternativ. Bestämmelsen i 5:9 1 st. bör sålunda tillämpas vid skada på SJ:s rullande materiel, på stridsvagnar och liknande militär materiel etc. Endast när risken är av en sådan typ att den inte är försäkringsbar, t. ex. när det är fråga om slitage- eller rostskador, bör full ersättning kunna krävas utan den inskränkning

[1] Se SOU 1970:74 s. 88 och Hagbergh, Sjölagen s. 9; jfr även Tiberg, Båtjuridik s. 59 ff m. hänvisn.

som föreskrivs i 5:8 1 st. SkL. Det är den skadelidandes sak att skaffa fram utredning om att risken är av detta slag.

Att den skadelidande undantagsvis tecknar försäkring på sin egendom hindrar inte att självförsäkring föreligger, om man i övrigt kan konstatera en konsekvent inställning att lita till egna resurser. T. o. m. staten skyddar sig i särskilda fall genom försäkring.[1]

När den skadelidande inte konsekvent underlåtit att försäkra sin egendom, kan man inte på samma sätt utgå från att självförsäkring i bestämmelsens mening föreligger. För att skadeståndsskyldigheten skall vara inskränkt enligt reglerna i 5:8 1 st. SkL fordras då ett positivt stöd för att den skadelidande just på grund av omfattningen av sin verksamhet och sina tillgångar underlåtit att försäkra sig. Är orsaken till detta av annan typ – den skadelidandes dåliga ekonomi, hans optimistiska inställning till skaderisken eller ett förbiseende eller misstag – blir inte 5:9 1 st. tillämpligt.

Av väsentlig betydelse är här den skadelidandes ekonomiska ställning. Har en företagare underlåtit att ta en försäkring som han utan några svårigheter hade kunnat kosta på sig och som i regel tecknas av personer av hans kategori, utgör detta ett starkt indicium på att självförsäkring föreligger i paragrafens mening. Om underlåtenheten i ett fall som förefaller vara av detta slag skulle ha andra orsaker, t. ex. att en anställd glömt att förnya försäkringen, bör det vara den skadelidandes sak att förebringa utredning om detta. I annat fall torde man vanligen få tillämpa 5:9 1 st. på hans skadeståndsanspråk. Har däremot den skadelidande mera begränsade tillgångar, eller är försäkringen av en typ som inte allmänt tecknas av skadelidande av denna kategori, kan självförsäkring anses föreligga bara om det kommer fram särskilda omständigheter som talar för detta – t. ex. att den skadelidande sagt upp en tidigare försäkring, eventuellt med uttrycklig hänvisning till att det var billigare att täcka risken själv. Men går det inte att vederlägga ett påstående av honom att försäkringspremien var besvärande dyr för hans ekonomi, kan denna kategori av skadelidande inte behandlas som självförsäkrare.

Som förut nämnts (i 6.1) kan också en självrisk som vida överstiger det normala visa att självförsäkring föreligger. Detsamma kan någon gång vara fallet vid sådan underförsäkring av egendomen som framgår som medveten och övervägd. Oftast torde dock situationer av dessa slag snarast falla under 5:10 p. 1 SkL.

Beträffande alla de nämnda fallen bör emellertid understrykas att 5:9 1 st. avser bara sådana fall av riskfördelning inom en verksamhet som verkligen är jämförliga med riskutjämning genom försäkring. Man torde kunna kräva en sådan proportion mellan riskens storlek och den skadelidandes verksamhet eller tillgångar att det inte skulle anses nämnvärt påverka hans förmögenhetsförhållanden ens om egendomen totalskadas. När det gäller privatpersoner lär detta mycket sällan vara fallet. Självförsäkring torde sålunda inte föreligga vid underlåtenhet att försäkra en bil ens av en person med större förmögenhet; t. o. m. i detta fall torde skadan i allmänhet vara så pass kännbar att ägaren inte kan likställas med en försäkringsgivare. Meningen är inte heller att

[1] Se SFS 1974:764.

likställa förmögna privatpersoner med försäkringsgivare ens när det gäller försäkring av föremål av ringa värde, ifall inte sådan försäkring är allmänt bruklig bland ägare av egendom av detta slag. Underlåtenhet att ta t. ex. urförsäkring bör sålunda aldrig medföra tillämpning av bestämmelsen om självförsäkrare.[1]

Det framgår av det sagda att 5:9 1 st. har en begränsad räckvidd och att tvekan ej sällan kan uppstå om lagrummet kan åberopas. I gränsfall är det ofta möjligt att tillämpa 5:10. Den skillnaden föreligger dock att enligt 5:9 1 st. skadeståndsansvaret helt faller bort (till den del försäkring skulle ha täckt skadan), medan 5:10 ger möjlighet både att jämka skadeståndet och att ogilla skadeståndstalan.

Bestämmelsen i 5:9 1 st. innebär att skadan skall fördelas mellan de båda sidorna på samma sätt som om försäkring hade tecknats; den skadeståndsskyldige skall varken vinna eller förlora på att självförsäkring föreligger. Om försäkring inte hade varit möjlig utan självrisk, får den skadelidande kräva ut självriskens belopp av den skadeståndsskyldige, och motsvarande situation föreligger om det inte varit möjligt att till fullo täcka den skadelidandes förlust på grund av egendomsskadan; det överskjutande beloppet skall han kunna få ut, på samma sätt som om han försäkrat sig till högsta möjliga belopp. Det kommer an på den skadelidande att visa att det tänkta försäkringsskyddet på detta vis med nödvändighet skulle ha blivit ofullständigt. Liksom när det gällde 5:8 kan det kvarstående ansvaret jämkas t. ex. med stöd av 6:1 SkL eller av den allmänna jämkningsregeln (6:3 i kommittéförslaget).

Andra stycket

Också denna bestämmelse har motiverats tidigare (6.1). Den lär f. n. kunna tillämpas bara på vagnskadegarantier beträffande bilar men kan tänkas i framtiden få betydelse för liknande åtaganden beträffande annan egendom. Det fordras emellertid att åtagandet skall ha avsett *viss* egendom. Att någon genom avtal förpliktat sig att svara t. ex. för skada som under vissa förhållanden drabbar någon annans egendom faller i allmänhet utanför bestämmelsens räckvidd; om någon annan samtidigt är ansvarig för skadan, lär det i stället bli regeln om fördelning mellan solidariskt ansvariga (6:2 i kommittéförslaget) som får tillämpas.

Av uttrycket "vagnskadegaranti eller annan sådan anordning" får vidare anses följa att det skall vara fråga om ett åtagande att ersätta skadan på samma sätt som en försäkringsgivare. Häri ligger dels att åtagandet skall gälla oavsett om den förpliktade bär ansvaret för eller eljest genom sin verksamhet orsakat skadan – annars blir återigen bestämmelsen i 6:2 i förslaget tillämplig – dels att särskilt vederlag tagits ut (eller kan anses uttaget) för att den förpliktade tar på sig risken. Det förutsätts vidare att den förpliktade har sådan omfattande verksamhet att en riskfördelning sker på liknande sätt som i ett försäkringsbolag; proportionen mellan tillgångar och risk skall alltså vara densamma som fordras för att självförsäkring skall anses föreligga (jfr ovan). Endast under dessa förutsättningar är situationen tillräckligt lik sakförsäkring för

[1] Jfr om det sagda SOU 1958:44 s. 52 f, där begreppet självförsäkrare dock uppfattas ännu snävare.

att det skall finnas skäl att reglera regressansvaret på motsvarande sätt.

Liksom när det gällde 5:8 1 st. får den skadelidande själv kräva ut det belopp för vilket han står självrisk.

13.4 5 kap. 10 § skadeståndslagen

Paragrafen, som ganska ingående behandlats i den allmänna motiveringen (se särskilt 6.2 och 7.1), föreskriver en möjlighet att jämka skadeståndet *dels* vid den skadelidandes försummelse att teckna tillbörlig sakförsäkring, *dels* i vissa andra särskilda fall, närmast då ansvar mot försäkringsgivare eller självförsäkrare skulle föreligga enligt 5:8 eller 5:9 1 st. men likväl full skadeståndsskyldighet inte ter sig förenlig med tankegångarna bakom förslaget.

Första punkten

Bestämmelsen avser jämkning av ersättningen till försumliga skadelidande (angående termen se 6.2 ovan). Den blir tillämplig bara när den försäkring som skulle ha täckt skadan varit "normal och tillbörlig" för den skadelidandes verksamhet och förhållanden i övrigt. Med "normal" försäkring avses i huvudsak endast försäkringar som nästan alla skadelidande av motsvarande kategori brukar teckna. Som exempel kan nämnas ordinär fastighetsförsäkring för företagare och villaförsäkring på årsbostäder, vilka försäkringar lär tecknas till 98–99 % av fastighetsägarna i fråga; däremot inte sådan sakförsäkring på lösöre som ingår i sedvanlig hemförsäkring. – Man bör emellertid vid företagsförsäkring och liknande ta hänsyn inte bara till typen av företag eller verksamhet utan också till förhållandena i övrigt, framför allt storleken av den skadelidandes verksamhet och hans tillgångar. För en småföretagare eller en liten församling är det inte normalt att hålla samma försäkringsskydd som ett storföretag eller en större borgerlig kommun brukar ha. När det gäller mera speciell eller särskilt dyrbar egendom, t. ex. konstsamlingar och lyxbilar, kan hänsyn tas till om i varje fall den grupp av personer som har råd och intresse att skaffa sådan egendom också regelbundet brukar försäkra den.

Vidare skall beaktas, om försäkringsskydd varit tillbörligt eller ej. Häri ligger bl. a. att även när man kan påvisa en allmän praxis inom en grupp att försäkra risker av viss typ detta inte nödvändigtvis behöver innebära att bestämmelsen blir tillämplig; dessutom fordras att risken är av sådant slag att det kan begäras att ägare i gemen skyddar sig mot den. Åtminstone i gränsfall kan det sålunda få betydelse att premien för sakförsäkring ter sig så pass hög att man inte gärna bör inskärpa vikten av försäkring genom att tillämpa jämkningsregeln. Genom att bestämmelsen lämnar utrymme för en värdering, vilka rimliga krav som kan ställas på ägare i olika fall, ger den domstolarna vissa möjligheter att påverka den fortsatta utvecklingen på området.

Bedömningen av hur pass vanlig försäkring är i ett visst läge och vad

man kan begära av den skadelidande kan naturligtvis ibland vara vansklig för domstolarna. Den ansvarige kan emellertid åberopa bestämmelsen bara när det är klarlagt att försäkring varit normal och tillbörlig, och kommittén räknar därför med att utredning i regel skall föreligga om de faktiska förhållanden som har intresse. Vidare kan hänvisas till domstolarnas möjligheter att i tveksamma fall skaffa in yttranden från försäkringsinspektionen och olika försäkringsorganisationer.

För tillämpning av bestämmelsen fordras också att den skadelidande *försummat* att hålla normal och tillbörlig försäkring. Paragrafen kan naturligtvis inte åberopas, när det beror på en försäkringsgivare att försäkringsskydd saknas; man har t. ex. på försäkringsbolaget missförstått en begäran om försäkring med påföljd att denna kommer att gälla från senare tidpunkt än avsett. Inte heller bör den skadelidande ansvara för försummelser av någon som han uppdragit åt att ordna försäkringen i fråga, exempelvis en medkontrahent vilken som led i ett större avtal åtagit sig att ombesörja försäkringsskydd för motparten, eller en advokat som fått ett uppdrag av denna typ. Endast försumlighet av den skadelidandes egna anställda kan rimligen tillräknas honom.

Inte ens när man kan tala om viss oaktsamhet från den skadelidandes sida i fråga om försäkringsskyddet behöver jämkning ske. Som utvecklats i den allmänna motiveringen bör inte bestämmelsen tillämpas när försummelsen är av mera tillfällig eller ursäktlig natur. Detta är fallet vid förklarlig glömska att förnya försäkringen eller att betala premien, eller när den skadelidande fått vänta med premiebetalningen på grund av övergående betalningssvårigheter. Också misstag rörande försäkringens omfattning hör hit, om de inte är alltför grova: den skadelidande har inte helt utan fog trott att viss risk var inkluderad eller av oförstånd underförsäkrat sin egendom, vars verkliga värde han har underskattat. Allmänt kan sägas att jämkning bör förekomma huvudsakligen när försummelsen är medveten och inga hinder skulle ha funnits för den skadelidande att med en förnuftig disposition av sina tillgångar hålla erforderligt försäkringsskydd. – Det bör emellertid ankomma på den skadelidande att styrka att sådana särskilda ursäktande omständigheter förelegat som nu angivits; har någon underlåtit att hålla normal och tillbörlig försäkring, torde domstolen ha fog att utgå från att underlåtenheten är medveten, till dess annat visats.

Bestämmelsen tillåter i och för sig jämkning ända ned till noll, så att skadeståndsansvaret helt faller bort. Det normala bör emellertid vara att visst skadestånd utdöms. Som framhållits i den allmänna motiveringen bör också förekomsten av ansvarsförsäkring beaktas vid jämkningsprövningen; härmed bör jämställas klara fall av självförsäkring på ansvarssidan. Också i sådana situationer bör dock skadeståndet i allmänhet jämkas, så att det markeras att bristen på sakförsäkring inte är önskvärd. Om å andra sidan förhållandena på skadelidarsidan liknar dem vid självförsäkring, fastän 5:9 1 st. inte är tillämpligt – t. ex. därför att det saknas tillräcklig bevisning om att underlåtenhet att försäkra just berott på omfattningen av den skadelidandes intressen – kan det någon gång finnas skäl att reducera skadeståndet ända ned till ett belopp motsvarande

ordinär självrisk. Det skall alltså finnas möjlighet att undvika alltför tvära övergångar mellan de olika fall då skadeståndet nedsätts. Enligt kommitténs mening kommer inte de svårbedömda gränsfallen att bli särskilt många, med hänsyn till att jämkning över huvud taget bara kommer i fråga i vissa undantagssituationer.

Vid prövningen hur långt skadeståndet skall jämkas bör också eventuell skuld hos den ansvarige kunna inverka. Har han själv gjort sig skyldig till mera allvarlig vårdslöshet, kan det t. ex. vara skäl att döma ut visst skadestånd i ett fall där en talan grundad på regler om principalansvar skulle ha helt ogillats.

Regeln om jämkning på grund av försummelse att hålla vederbörligt försäkringsskydd är formellt inte inskränkt till fall där försäkringsgivarens regressrätt skulle ha fallit bort enligt den föreslagna bestämmelsen i 5:8 1 st. SkL. Det skulle emellertid strida mot tankegången bakom denna paragraf, om en skadelidande skulle bli sämre ställd än ett försäkringsbolag som försäkrat risken i fråga. Detta innebär bl. a. att den som underlåtit att försäkra sin båt inte går miste om sin rätt till skadestånd (jfr 5:8 2 st.), utom när sådana särskilda skäl föreligger som avses i 5:10 p. 2. – Skulle fråga uppkomma om tillämpning av den allmänna jämkningsregeln (6:3 enligt kommitténs förslag) i fall av denna typ bör man emellertid fästa vikt vid den skadelidandes försummelse att ta försäkring; hans intresse väger då ofta lätt mot de skäl som kan tala för jämkning.

Andra punkten

Nu förevarande paragraf föreskriver i fortsättningen att jämkning kan ske också på grund av befintliga *försäkringar eller försäkringsmöjligheter*, såvida *särskilda skäl* föreligger. Bestämmelsen har även i denna del behandlats i den allmänna motiveringen (7.1). Den motsvarar den nuvarande jämkningsregeln i 3:6 SkL, fast möjligheten att jämka enligt kommitténs förslag omfattar allt skadeståndsansvar enligt SkL (och även enligt speciallagstiftningen, om inte denna direkt utesluter tillämpning av SkL:s bestämmelse). Eftersom de situationer där jämkning kunnat ske enligt 3:6 ofta går in under regeln om skadeståndsansvarets bortfall i nya 5:8 1 st., kommer den praktiska betydelsen av 5:10 2 p. att bli mindre, och som framgår av fortsättningen bör den inte tillämpas helt på samma sätt. Detta har markerats i kommitténs lagtext genom att särskilda skäl förutsätts för jämkning.

Regeln får betydelse i de fall där regresskrav och skadeståndskrav från självförsäkrare m. fl. tillåts enligt 5:8 och 5:9 samt enligt regler om fullt regressansvar i speciallagstiftningen. Kommittén anser det emellertid knappast stämma med tanken bakom 5:8 1 st. att tillåta nedsättning av ersättningskrav i där uppräknade fall utom då ansvaret skulle bli oskäligt betungande (6:3 SkL enligt kommitteförslaget). Som framgår av den allmänna motiveringen har kommittén varit restriktiv med att tillåta återkrav; regressrätt har bara föreslagits i särskilda situationer, när mycket starka skäl talar för en sådan lösning. Det vore då inkonsekvent

att trots allt tillåta en jämkning i dessa fall. En sådan möjlighet skulle dessutom medföra ett oklart rättsläge av det slag som kommittén velat undvika genom uppräkningen i 5:8 1 st. Detsamma kan sägas om jämkningsmöjligheten vid ansvar enligt sådan speciallagstiftning som gör undantag för 5:8 och 5:9, när det gäller skadeståndets bestämmande – t. ex. lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Jämkning på grund av försäkringar eller försäkringsmöjligheter bör däremot kunna komma i fråga i sådana fall som avses i 5:8 2 st. Vid skada på fartyg eller flygplan, som är försäkrade eller ägs av staten eller annan självförsäkrare, kan det te sig föga rimligt att medge möjlighet till omfattande ersättningskrav mot enskilda personer eller småföretagare, vilka inte har ansvarsförsäkring. I detta läge stämmer det bäst med lagstiftningens syfte att låta skadan stanna på sakförsäkringen resp. självförsäkraren, även om skadeståndet inte är oskäligt betungande. Om ansvarsförsäkring täcker skadan, bör däremot – liksom enligt nuvarande 3:6 – någon jämkning inte komma i fråga.

På motsvarande sätt torde man kunna resonera, om ägare av småbåtar blir ansvariga för omfattande egendomsskador (5:8 2 st.). Också här bör dock förekomsten av ansvarsförsäkring utesluta jämkning, så långt försäkringsbeloppet räcker.

Som framgår av den allmänna motiveringen skall vidare bestämmelsen på samma sätt som nuvarande 3:6 skydda den som är ansvarig för katastrofskador på fartyg och flygplan. Jämkning bör – på liknande sätt som utvecklades i motiven till 3:6[1] – vara möjlig bara i den mån skadan överstiger maximala försäkringsbeloppet för sakskada i ordinär ansvarsförsäkring för företagare. Enligt kommitténs mening bör detta belopp, som f. n. är en miljon kronor, vara riktmärke vid tillämpning av 2 p. oavsett om den aktuella risken är av en typ, som inte har betydelse vid vanlig ansvarsförsäkring – t. ex. när staten svarar för felaktigheter i sjökort – eller rentav konsekvent undantas från jämförlig ansvarsförsäkring. Särskilt vid sådan offentlig verksamhet som innebär myndighetsutövning kan det vara så svårt att draga paralleller med försäkringsförhållandena vid enskilda företag att man bör ha en enhetlig jämkningsnorm, som inte ger anledning till tvekan i tillämpningen. Här kan erinras om att den bakomliggande tanken vid behandlingen av dessa situationer är att större fartyg och luftfartyg bör vara kaskoförsäkrade.

Det bör framhållas att jämkningsfrågan enligt 5:10 p. 2 skall bedömas främst med hänsyn till försäkringar och försäkringsmöjligheter på båda sidor. Som redan antytts kan dock även sådana omständigheter som den ansvariges dåliga ekonomi spela in. Å andra sidan bör även allvarlig vårdslöshet av honom själv kunna beaktas, när man prövar om särskilda skäl finns att nedsätta skadeståndet.

13.5 6 kap. 2 § skadeståndslagen

Paragrafens första stycke motsvarar helt den tidigare bestämmelsen om solidariskt ansvar i 6:3 SkL. I 2 st. har tagits in den nya regeln om

[1] Se härom Prop. 1972:5 s. 229 ff, 369 f, 536 ff, se även ovan 1.7.

fördelning mellan de ansvariga efter skälighet. Den har behandlats i den allmänna motiveringen (avsnitt 8 ovan).

Vid den skälighetsbedömning som 2 st. föreskriver kan en rad faktorer av olika slag beaktas. Lagtexten nämner först grunden för skadeståndsansvaret, varmed avses såväl om skadeståndsskyldig svarar strikt eller på grund av SkL som graden av skuld på ena och andra sidan.[1] Vidare nämns föreliggande ansvarsförsäkring eller försäkringsmöjligheter; på sätt utvecklats i det föregående (8.2) innebär det att självförsäkring samt vissa fall av försummelse att ta normal ansvarsförsäkring får likställas med att vederbörande är ansvarsförsäkrad. Ett ganska vanligt förhållande särskilt när det gäller den större industrin är att mycket höga självrisker förekommer (någon gång upp till 500 000 kr. eller, vid produktansvarsförsäkring, 1 milj. kr.). Såvitt gäller sådana självrisker bör den ansvarige uppenbarligen anses som självförsäkrare. Enligt kommitténs mening är emellertid samma bedömning motiverad också när det gäller lägre självrisk, i den mån denna klart överstiger det normala för motsvarande försäkringstyp och den försäkrade företagaren medvetet valt att själv svara för de högre beloppet. – I konsekvens med det sagda bör den ansvarige behandlas mera förmånligt, till den del hans ansvar motsvarar *normal* självrisk. Vid den skälighetsbedömning som görs torde emellertid en åtskillnad mellan ansvar för normal självrisk och ansvaret i övrigt få ringa praktisk betydelse.

Också "omständigheterna i övrigt" skall beaktas. Häri ingår liksom f. n. att någon av de medansvariga i övervägande grad har orsakat skadan, men också – något som sannolikt inte beaktas enligt gällande rätt – de skadeståndsskyldigas ekonomiska förhållanden. I detta hänseende är emellertid avsikten närmast att domstolen skall ha möjlighet att undvika klart oskäliga resultat; de ekonomiska förhållandena bör spela en roll i ungefär samma utsträckning som vid tillämpning av den allmänna regeln om jämkning av betungande skadestånd (6: 3 i förslaget). Att tillåta en mera fri bedömning av frågan, var det med hänsyn till de inblandade ansvarigas ekonomi kan vara rimligt att lägga risken, skulle enligt kommitténs mening leda till alltför stor rättsosäkerhet.

En omständighet, som enligt det förut sagda (8.2) bör spela en väsentlig roll i sammanhanget, är att regelns tillämpning bör stämma med huvudtankarna bakom bestämmelserna om regressrätt vid sakförsäkring. Det innebär att en del verksamheter skulle i viss mån särbehandlas i sammanhanget, nämligen sådana som enligt 5: 8 SkL och enligt specialagstiftning alltid skall bära utomobligatoriskt regressansvar – alltså bl. a. sjöfart, grävning, sprängning, annan miljöfarlig verksamhet, atomdrift samt tillverkning av farliga produkter. Verksamheter vilka intar den särställning som nu angivits skall i fortsättningen för enkelhetens skull kallas *regressansvariga verksamheter.*

En annan faktor som självfallet måste ha en väsentlig betydelse för den slutliga fördelningen mellan de ansvariga parterna är förekomsten av ett *kontraktsförhållande* mellan dem. Frågan, hur skadestånd mot tredje man skall fördelas, beror av avtalstypen och avtalets närmare villkor; det bör understrykas att ingenting hindrar parterna i ett avtal att överens-

[1] Liknande formulering i SOU 1963: 33, 7 § i lagförslaget; jfr s. 38 f.

komma om fördelningsfrågan på sätt som avviker från paragrafens reglering (såvida inte avtalet kan åsidosättas i enlighet med allmänna principer om jämkning av obilliga avtalsvillkor). – I förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare skall principen i 4: 1 SkL givetvis gälla.

I fortsättningen skall inte särskilt behandlas fördelningen av det solidariska ansvaret mellan medkontrahenter. Kommittén anser emellertid att om inte avtalet ger stöd för annat de nedan angivna principerna bör kunna tillämpas också i åtskilliga sådana kontraktsfall.

En skälighetsbedömning utan några klara riktlinjer är ägnad att leda till rättsosäkerhet och vålla svårigheter för både domstolar och parter. Som utvecklats i den allmänna motiveringen (8.3) finns det skäl att i rättstillämpningen söka utbilda vissa någorlunda enkla huvudprinciper, från vilka man dock kan göra avsteg när resultatet någon gång framstår som klart obilligt eller olämpligt. Några riktlinjer för praxis bör anges här. Kommittén utgår till en början från att bara två solidariskt ansvariga är inblandade. Med ansvarsförsäkring likställs som sagt självförsäkring och vissa fall av försummelse att teckna ansvarsförsäkring. (Märk dock att försummelse att teckna ansvarsförsäkring bör bedömas strängare än försummelse att hålla sakförsäkring; se 8.2 ovan.)

Lämpligen bör först behandlas det speciella läget, när på endera sidan eller båda sidor *skadan orsakats av regressansvarig verksamhet*. Vanligen bär denna då ett strängare ansvar än vad som följer av SkL: s regler. I så fall blir de resonemang som förts om sakförsäkringens regress i stort sett tillämpliga.

Detta gäller i synnerhet det mest praktiska fallet: att *endast en av de ansvariga bedriver regressansvarig verksamhet*. Här kan erinras om att enligt kommitténs ståndpunkt hit har räknats bara vissa speciella verksamheter, där särskilt starka skäl framför allt av samhällsekonomisk natur ansetts tala för att lägga hela risken för sakskador på denna sida. Det kan synas naturligt att resonera på motsvarande sätt i den nu aktuella situationen: full regress skulle i regel vara möjlig mot verksamheten i fråga, vare sig den medansvarige var ansvarsförsäkrad eller ej, och några återkrav från verksamhetens sida skulle i regel inte vara möjliga. (Se 8.2 ovan.) Detta bör gälla oavsett om något vållande förekommit på verksamhetens sida eller om denna svarar endast enligt regler om rent strikt ansvar. – I konsekvens med vad som föreslagits beträffande sådan försäkring bör dock återkrav från dessa verksamheter tillåtas mot den som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, eller om sådan medveten oaktsamhet föreligger som avses i 5: 8 1 st. p. 2 d i kommitteförslaget.

De nu angivna huvudlinjerna bör tillämpas oavsett om ansvarsförsäkring förekommit på någondera sidan. I allmänhet kan man räkna med att ett regressansvarigt företag är skyddat på detta sätt, när inte självförsäkring föreligger. Vid dessa verksamheter är det under alla förhållanden naturligt att begära att sådan försäkring finns. Det vore föga rimligt att ge en företagare en gynnsammare ställning i de sällsynta fall då försäkringsskydd saknas.

Undantagslöst kan dock inte denna fördelning gälla. Bestämmelserna

ger möjlighet till en skälighetsbedömning, där alla omständigheter kan beaktas. I särskilda fall, t. ex. när en småbåtsägare och ägaren av ett större varv är solidariskt ansvariga för en omfattande skada, kan det synas föga rimligt om skadeståndet skulle slutligen vila på den förre, särskilt om han saknar ansvarsförsäkring; detta gäller också om båtägarens ansvar begränsats enligt 10 kap. sjölagen. – På liknande sätt kan man se på ansvaret för t. ex. en oförsäkrad småföretagare, som tillverkat en vara och på grund av någon ringa oaktsamhet, t. ex. underlåtenhet att varna för viss egenskap, blivit medansvarig för en produktskada – kanske tillsammans med ett större företag som använt produkten på ett vårdslöst sätt. Över huvud taget torde det just vid produktansvar finnas skäl att beakta, om en medansvarig till övervägande del framstått som vållande till skadan. – I sådana icke typiska undantagsfall som nu berörts bör man kunna fördela ansvaret på ett avvikande sätt, i allmänhet med lika stor del på varje ansvarig. Någon gång kan rentav den regressansvariga verksamheten tänkas få svara för den mindre delen av skadeståndet.

Vad sedan angår fallet där regressansvarig verksamhet förekommer på *båda sidor*, torde det inte alltför ofta få betydelse; för vissa vanliga fall – bilkollisioner och fartygssammanstötningar – kommer en särreglering att gälla. Ett tänkbart exempel på denna situation är när flera miljöfarliga verksamheter medverkat till en skada på sådant sätt att de alla är ansvariga för denna. Det rimliga synes här vara att som huvudregel fördela skadeståndet lika mellan de ansvariga; någon gång kan dock en annan fördelning te sig mera tillfredsställande, som då en skada framstår som till övervägande grad vållad av personal inom en av verksamheterna. Ett annat fall av viss praktisk betydelse är när produktskada inträffat och företagare i flera säljled svarar för skadan, t. ex en tillverkare och en detaljist.[1] Om inte annat framgår av ett eventuellt avtal mellan de ansvariga parterna torde det stämma bäst med tanken bakom regressrätten vid produktansvar (5.10 ovan) att slutligen låta tillverkaren svara för skadan; en annan bedömning kan dock tänkas, om detaljhandlaren bär betydligt större skuld till skadan eller avsevärt ökat risken för denna t. ex. genom sin behandling av varan eller sina uttalanden till köparen. – Frågan kan dock komma i nytt läge efter en sådan lagstiftning på området som för närvarande utreds av produktansvarskommittén (jfr 5.10 ovan).

När *båda de ansvariga är skadeståndsskyldiga enligt SkL*, bör enligt det förut sagda fördelningsreglerna delvis bero på förekomsten av ansvarsförsäkring (självförsäkring etc.). I det följande förutsätts att ingendera av de skadeståndsskyldiga är en regressansvarig verksamhet.

Om *endast en ansvarig har ansvarsförsäkring* (eller är självförsäkrare), stämmer det med tankegången bakom den inskränkta regressrätten vid sakförsäkring, att skadan i normala fall slutligen får stanna på den försäkrade. Ifall mot förmodan den oförsäkrade skulle krävas först. bör denne alltså kunna anställa regresstalan mot den medansvarige, och detta även om han själv är vållande till skadan men den medansvarige bär principalansvar. Det kan vid första påseende verka något överraskande att trots vållandet den oförsäkrade även i detta fall skulle skyddas av en

[1] Här förutsätts att – enligt gällande huvudregel för produktansvar – vållande krävs för ansvar i alla säljled. Skulle detaljhandlaren svara strikt (jfr NJA 1945 s. 676, NJA 1968 s. 285) är skälen naturligtvis ännu starkare att slutligen låta en medansvarig fabrikant bära risken.

annans ansvarsförsäkring; regeln är emellertid naturlig, om man alls vill inskränka regressrätten vid ansvarsförsäkring. – Undantag bör dock också här göras för fallet, att den oförsäkrade själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller svarar under förhållanden som omtalas i 5: 8 1 st. p. 2 d. Han bör även i detta läge få svara i förhållande till försäkringsbolaget.

Har båda de ansvariga själva vållat skadan uppsåtligen eller med grov vårdslöshet, är det rimligt att falla tillbaka på en sådan skälighetsbedömning som är avgörande enligt nu gällande rätt. Ansvaret bör fördelas med särskild hänsyn till skuldgraden, men också andra förhållanden kan tänkas spela in.[1] En presumtion för lika fördelning kan vara naturlig också här, men sannolikt ter det sig ofta rimligt att avvika från presumtionen. Vad angår den inte så praktiska situationen att i annat fall medveten oaktsamhet föreligger hos arbetsledningen i flera ansvariga verksamheter (5: 8 1 st. p. 2 d), kan förhållandena växla i sådan grad att någon huvudregel knappast kan uppställas.

Ifall vid ansvar enligt SkL *båda* ansvariga är skyddade av ansvarsförsäkring, är det enligt kommitténs mening naturligt att skadeståndet fördelas lika mellan dem, såvida inte annat föreskrivs i en regressöverenskommelse mellan de inblandade bolagen. Detsamma bör i princip gälla också när det i stället föreligger självförsäkring på den ena sidan eller båda sidorna eller när endera parten har försummat att teckna tillbörlig ansvarsförsäkring, medan motsidan är försäkrad, eller när båda har försummat sitt försäkringsskydd. I dessa senare fall, när de ansvariga (eller en av dem) själva får kännas vid skadeutgiften, kan dock någon gång en skälighetsbedömning tala för annan fördelning, t. ex. vid allvarligt vållande på endera sidan.

I sammanhanget kan erinras om att resultatet kan bli ett annat när avtal föreligger mellan de ansvariga, t. ex. då en huvudentreprenör och en underentreprenör är ersättningsskyldiga (se ovan).

Det kan också förekomma att *ingendera* av de ansvariga har ansvarsförsäkring (eller är självförsäkrare etc.). Frågan är om man då bör hålla fast vid nuvarande fördelningsprinciper.

Av särskilt intresse är situationen, när den ene är skadeståndsskyldig enligt 3: 1 SkL,[2] den andre (som ej är arbetstagare) svarar på grund av eget vållande. I detta läge anses som nämnt ansvaret i princip böra läggas på den senare. Mot en generell regel av detta innehåll synes man emellertid kunna rikta liknande invändningar som mot tanken att regressansvariga verksamheter alltid skall kunna återkräva utgivet skadestånd av den som är vållande till skadan. Reglerna i 3: 1 vilar, enligt ett motivuttalande, "främst på företags- och samhällsekonomiska skäl av en art som har släktskap med de överväganden som brukar ligga bakom specialregler om rent objektivt skadeståndsansvar".[3] Man har ansett att arbetsgivarna bör stimuleras att teckna ansvarsförsäkring, så att skadan slås ut på ett kollektiv; ett annat argument för regeln är att arbetsgivaren bäst kan kontrollera och vidta åtgärder mot skaderisken inom sin verksamhet.[4] Vidare har åberopats att det från allmän ekonomisk synpunkt är rationellt att kostnaden för skador som genom vårdslöshet

[1] Jfr NJA 1937 s. 264.

[2] De offentliga rättssubjekt som svarar enligt 3: 2 SkL lär i de flesta fall kunna anses som självförsäkrare, när de saknar ansvarsförsäkring.

[3] Prop. 1972: 5 s. 491.

[4] Prop. 1972: 5 s. 215 ff.

vållas i driften också belastar denna drift.[1] Sådana skäl för att lägga ansvaret på arbetsgivaren väger enligt kommitténs mening så pass tungt att han inte utan vidare bör kunna flytta över hela risken på en utomstående person, som oaktsamt medverkat till skadan – särskilt om denne är en privatperson med begränsad betalningsförmåga.

En smidigare fördelningsregel synes alltså motiverad i detta läge. Det kan dock finnas skäl att på det sättet förenkla bedömningen att vid ansvar enligt SkL på båda sidor man som huvudregel bör fördela skadeståndet lika, när inte ansvarsförsäkring förekommer. Detta bör i så fall gälla oavsett om skadeståndsskyldigheten – för en av de ansvariga eller för båda – grundas på regler om principalansvar eller på eget vållande.

Från denna regel bör domstolen kunna avvika om särskilda skäl föreligger, såsom när betydande vårdslöshet förekommit hos någon av de ansvariga eller när annars en lika fördelning framstår som oskälig, t. ex. när flera samverkat i den skadebringande verksamheten i endast en av de ansvarigas intressen.[2] Också en sådan omständighet som att en av de ansvariga tillhört en kategori som SkL särskilt syftar till att skydda – t. ex. barn eller arbetstagare – bör ibland kunna beaktas; ofta har dock detta skett redan när skadeståndsskyldigheten fastställts för hans del (jfr 2: 2 och 4: 1 SkL). Som förut antytts kan man även i vissa andra fall låta de ekonomiska förhållandena på ömse sidor spela in vid denna skälighetsbedömning, så att påtagligt obilliga resultat undviks. – Att domstolen i de ganska sällsynta situationer där försäkring saknas på båda håll kan göra avsteg från huvudprincipen torde inte kunna möta några invändningar från rättssäkerhetssynpunkt.

Hittills har inte behandlats det fallet att en av de ansvariga eller båda svarar på grund av *speciallagstiftning* utan att utöva vad som här kallats regressansvarig verksamhet; som framgått av det föregående har bara vissa av de verksamheter vilka brukar betecknas som farliga ansetts förtjäna en sådan särbehandling. I de flesta fall föreskriver speciallagstiftningen ansvar oberoende av (styrkt) vållande för den som bedriver verksamheten i fråga.

Vad först angår fallet att *endast en av de ansvariga svarar enligt speciallagstiftning*, gäller som nämnt för närvarande principen att denne har viss regressrätt i varje fall mot medansvarig som själv är vållande till skadan. Av liknande skäl som då det gällde regress från en principalansvarigs sida kan man emellertid diskutera, om skuldfrågan här bör tillmätas sådan betydelse. Även vissa andra verksamheter än de regressansvariga (i här använd bemärkelse) kan tänkas få svara för skadeståndet i förhållande till medansvariga, på vilka bara SkL är tillämplig. Anledningen skulle då snarast vara allmänna skälighetssynpunkter och det principiella resonemanget, att man hellre bör låta en farlig verksamhet bära risken för skador, som den medverkat till, än mera ofarliga verksamheter. I synnerhet gäller detta vid sådana farliga verksamheter där man med fog kan begära att den skadeståndsskyldige har ansvarsförsäkring, när han inte är självförsäkrare. Som exempel kan nämnas den som svarar enligt luftfartsansvarighetslagen, där dock den berörda regress-

[1] Så SOU 1964: 31 s. 34.

[2] Jfr NJA 1953 s. 164.

frågan torde ha ringa praktisk och ekonomisk betydelse, och enligt järnvägsansvarighetslagen. Skyddas den medansvarige av ansvarsförsäkring, kan det här ligga nära till hands att fördela skadeståndet lika, medan det i övrigt är tänkbart att inskränka regressen åtminstone mot privatperson eller småföretagare till fall av grov vårdslöshet hos den medansvarige själv (eller medveten oaktsamhet hos företagarens arbetsledning, jfr 5:8 1 st. p. 2 d). – Vid annat ansvar enligt speciallagstiftningen, t. ex. enligt lagen om tillsyn över hundar, kan det vara skäl att göra en liknande skälighetsbedömning som då båda parter svarar enligt SkL. Risken bör alltså i första hand läggas på den försäkrade parten, medan en mera skönsmässig bedömning skulle ske om ingendera parten är försäkrad.

Det kan tänkas att *båda de ansvariga svarar enligt speciallagstiftning* (utan att utöva regressansvarig verksamhet); fallet torde dock vara ganska sällsynt utom vid sammanstötning mellan trafikmedel. Det naturliga torde vara att man här som huvudregel faller tillbaka på en likafördelning, utan att tillmäta eventuellt förekommande försäkringar någon betydelse. I särskilda fall kan man dock även här tänka sig avsteg från denna fördelningsprincip, t. ex. vid allvarligt vållande på någondera sidan (jfr ovan).

Undantagsvis gäller ett rent strikt ansvar utan stöd av lag för farliga verksamheter, t. ex. vid större militärövningar. I den mån verksamheten inte är regressansvarig, bör den behandlas på samma sätt som om ansvar förelåg enligt speciallagstiftning.

Att endera parten svarar enligt regler om skadestånd i *avtalsförhållanden* kan på olika sätt komplicera bedömningen. Ett ganska praktiskt fall är att den ene av de ansvariga transporterat, förvarat eller utfört arbete på skadad egendom[1] och att den medansvarige är en utomstående, t. ex. ett företag vars anställda oaktsamt orsakat skadan under arbete på platsen där egendomen fanns, eller en trafikant som vållat en trafikolycka, varvid egendomen skadats. Visserligen skulle den förstnämnde ha ensam burit regressansvar i förhållande till sakförsäkring på egendomen (jfr 5:8 1 st.), men det kan synas tveksamt om man på sådan grund skall hindra regress från hans sida mot den medansvarige, när inte egendomen är försäkrad (och inte heller självförsäkring föreligger, jfr 5:9 1 st.). Transportören (förvararen etc.) kan ju inte anses utöva någon sådan farlig verksamhet som av samhällsekonomiska skäl bör bära de sakskador den orsakar, utan regressansvaret har motiverats av en rad samverkande faktorer – dess kontraktsmässiga karaktär, regressens ekonomiska betydelse särskilt för transportförsäkringar, preventionshänsyn etc. (se 5.11 ovan). I varje fall för transportskadornas del kan emellertid hänvisas till det förut utvecklade argumentet att risken för dyrbar befordrad egendom snarare bör läggas på kollektivet av transportörer än på utomstående (se ovan 5.2). Vidare bör understrykas att det bara är fråga om transport, förvaring och arbete av yrkesmässig eller offentlig karaktär, där man med fog kan vänta sig att den regressansvarige har försäkringsskydd (såvida inte självförsäkring föreligger). Privatpersoners ställning i regresshänseende påverkas inte. – Under alla omständigheter lär den praktiska betydelsen av regress-

[1] Härmed kan likställas fallet att han annars åtagit sig att söka hindra skador på viss egendom.

frågan bli begränsad; sakförsäkring (eller självförsäkring) torde vara det vanliga, och dessutom går en transportör, förvarare etc. ofta fri från egen skadeståndsskyldighet om det utretts att den omhändertagna egendomen skadats genom tredje mans vållande (jfr 11 ovan).

Enligt kommitténs mening talar övervägande skäl för att som huvudregel utesluta återkrav mot den medansvarige också i detta läge. Om det i särskilda fall skulle te sig stötande att skadan inte till någon del skulle stanna på den utomstående – denne har t. ex. ansvarsförsäkring, medan en transportör etc. utan egen förskyllan saknar försäkringsskydd – finns det dock möjlighet att göra avsteg från huvudregeln.

Om någon åtagit sig att oberoende av vållande ersätta skada på medkontrahents egendom är förutsättningen för åtagandet ofta att han skall kunna kräva tillbaka ersättningen av tredje man. Saknar den ansvarige skuld till skadan och är han inte skyddad av försäkring, är det i regel rimligt att han tillåts att framställa sådana regressanspråk. (Ett undantag är dock när det föreligger vagnskadegaranti eller liknande åtagande som avses i 5:9 2 st. kommittéförslaget; se motiven till denna bestämmelse.)

På liknande sätt får bedömas situationen att någon oberoende av vållande åtagit sig att ersätta *personskada* som drabbar en viss på förhand bestämd personkrets – något som får aktualitet främst beträffande trygghets- och patientförsäkring, vilka som nämnt brukar vara konstruerade närmast som en ansvarsförsäkring med full regressrätt mot andra än försäkringstagaren (arbetsgivaren resp. sjukvårdshuvudmannen).[1] Det kan visserligen te sig inkonsekvent att tillåta regress i dessa fall, när återkrav skulle ha varit uteslutet ifall försäkringen utformats som en personförsäkring (jfr 10.2 ovan); men samtidigt bör erinras om att den skadelidande då skulle ha haft kvar sitt skadeståndsanspråk mot den ansvarige enligt summaförsäkringsreglerna (till den del försäkringsersättningen inte avsett att täcka hans verkliga förlust). Regressrätten utgör ett naturligt inslag i det system som skapats genom dessa försäkringstyper och lär ha stor ekonomisk betydelse (se 3.2 ovan). Vid vållande på försäkringstagarens sida kommer vidare regressfrågan att bedömas som om han svarade enligt SkL (jfr ovan), och återkrav mot arbetstagare begränsas under alla omständigheter genom regeln i 4:1 samma lag. Några olämpliga konsekvenser torde därför inte uppkomma genom att full regress är möjlig från dessa försäkringar.

I flertalet situationer, där någon av de medansvariga står i kontraktsförhållande till den skadelidande, är skadeståndsskyldigheten i mindre grad präglad av avtalet än i de nu angivna fallen. Enligt kommitténs mening kan man då i princip tillämpa de allmänna riktlinjer som ovan angetts för fördelningen i rent utomobligatoriska förhållanden.

Som nämnt bör bl. a. de ekonomiska förhållandena kunna beaktas vid ansvarets fördelning. Redan härigenom bör man i regel kunna undvika att obilliga resultat uppkommer, utan att den allmänna jämkningsregeln i 6:3 (i kommitténs förslag; 6:2 enligt SFS 1975:404) skall behöva tillämpas på regressanspråket. Skulle emellertid någon gång regressansvaret för en av de inblandade te sig oskäligt betungande med tillämpning av

[1] Se 3.2 ovan.

de här berörda riktlinjerna bör det vara möjligt att tillgripa 6: 3 för att hindra sådana konsekvenser av fördelningsregeln.

För den händelse flera än två är solidariskt ansvariga för samma skada, bör fördelningen dem emellan ske enligt motsvarande principer som här angivits. Det bör emellertid observeras att – liksom enligt nu gällande rätt – återkrav mot medansvarig i första hand får ske endast upp till det belopp som denne svarar för enligt den slutliga fördelningen. Principerna i 2 § 2 st. skuldebrevslagen anses här ha motsvarande tillämpning (se ovan 2.1). Endast i de i lagrummet angivna särskilda fallen av obestånd m. m. kan den som ersatt skadan vända sig mot övriga medansvariga för att få ut brist, och därvid skall dessa endast betala så stor del av bristen som belöper på var och en. Uppdelningen av detta ansvar för brist torde – som lagtexten antyder – böra ske i förhållande till den del av den slutliga skadan som var och en skall bära.[1] Om t. ex. A, B och C tillsammans vållat en skada och denna enligt den föreslagna regeln i 6: 2 2 st. SkL skäligen bör bäras till 1/2 av A samt 1/4 av B och C vardera men B kommer på obestånd, skulle bristen alltså fördelas med 2/3 på A och 1/3 på C.

Självfallet bör regeln i 6: 2 om ansvarets slutliga fördelning inte gälla när annat föreskrivs i speciallagstiftning, t. ex. 220 § sjölagen. Detta framgår av redan av 1: 1 SkL.

13.6 25 § försäkringsavtalslagen

Paragrafen har fått helt ny lydelse i kommitténs förslag. Första stycket föreskriver en allmän rätt för försäkringsgivaren att inträda i försäkringshavarens rätt till skadestånd vid skadeförsäkring. Bakgrunden är kommitténs tanke att det bör vara själva skadeståndsansvaret, inte möjligheten att överta den skadelidandes fordran, som inskränks. Härigenom behåller försäkringsgivaren möjligheten till återkrav där inte SkL: s begränsningsregler är tillämpliga, t. ex. vid ansvar enligt viss speciallagstiftning, när försäkringen avser ren förmögenhetsskada (jfr avsnitt 9 ovan) och när utländsk rätt är tillämplig på skadeståndskravet. Vidare får 1 st. betydelse i de särskilda fall där regress är möjlig enligt 5: 8 SkL.

Bestämmelsen avser självfallet inte att ändra den nuvarande principen att regressrätt inte kan utövas mot någon som försäkringen ger en försäkringshavares skydd – något som får särskild betydelse vid försäkring av tredje mans intresse.[2] Här får i stället FAL: s regler om framkallande av försäkringsfallet betydelse (se 18–20 §§).

Andra stycket erinrar om reglerna i 5: 8, 5: 10 och 6: 2 2 st. SkL.

Enligt tredje stycket är regress utesluten vid all personförsäkring. Regeln har motiverats tidigare (i avsnitt 10 ovan). Bestämmelsen föreslås nu bli tvingande. Den innehåller, i motsats till nuvarande 25 § FAL, inte något undantag för sådan ersättning som avser verkliga beloppet av den skadelidandes utgifter eller förluster. Det följer av konstruktionen att regress är utesluten oavsett om SkL är tillämplig eller ej. I den mån svensk försäkringslagstiftning enligt internationellt-privaträttsliga regler är

[1] Jfr Smith i TfR 1961 s. 414.

[2] Jfr Hellner, Regressrätt s. 132.

tillämplig på regresskravet, hindrar bestämmelsen också återkrav utomlands.

Som förut nämnts (10.2) är meningen inte att undantaget skall träffa trygghetsförsäkring och patientförsäkring, vilka enligt allmän uppfattning på försäkringshåll lär vara att betrakta som speciella typer av ansvarsförsäkring. I den mån trygghetsförsäkringen avser arbetsgivaren själv, synes det dock ofrånkomligt att reglerna om personförsäkring tillämpas.[1] I övrigt räcker det för regress att försäkringens karaktär av ansvarsförsäkring framgår av villkoren.

13.7 9 § trafikskadelagen

Paragrafen föreskriver bl. a. att i fråga om trafikskadeersättning 5 kap. skadeståndslagen äger tillämpning.[2] Med kommitténs förslag, som innebär att de nya inskränkningarna i skadeståndsskyldigheten för sakskada införs i 5 kap. (8–10 §§), får denna hänvisning nytt innehåll. Den innebär nu att som huvudregel samma begränsningar skall gälla beträffande ersättning från trafikförsäkring som i fråga om skadeståndsskyldighet i allmänhet. Några regresskrav exempelvis från hemförsäkring eller transportförsäkring, som har ersatt egendom skadad vid en bilkollision, blir inte möjliga, inte heller från brandförsäkring som har ersatt skada genom brand orsakad av en trafikolycka. Om egendomen i fråga tillhör t. ex. staten, inskränkes enligt 5:9 1 st. dess ersättningskrav; detsamma gäller när skada tillfogats vagnar eller annan rullande materiel, som tillhör SJ, vid en kollision mellan bil och tåg; och skulle ägaren till skadad egendom i annat fall ha bort ta försäkring t. ex. på ett brandskadat hus, kan ersättningen från trafikförsäkringen jämkas. Uttrycket "den mot vilken skadeståndsanspråket riktas" (5:9 1 st.) avser i sammanhanget trafikförsäkringsanstalten. – Reglerna har motiverats i det föregående (se 5.2).

Enligt kommitténs förslag skall emellertid tilläggas som en andra mening i paragrafen, att bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ SkL dock ej skall tillämpas i fråga om vagnskadeförsäkring och vagnskadegaranti för motorfordon. Också skälen för detta viktiga undantag har utvecklats i den allmänna motiveringen (5.2). Det innebär att vid skada på motordrivet fordon över huvud taget inte några inskränkningar föreligger på grund av försäkringar eller försäkringsmöjligheter, när det gäller ersättningskrav mot trafikförsäkringen. Självförsäkring saknar betydelse i detta fall, liksom också underlåtenhet att ta vagnskadeförsäkring även när sådan får anses normal och tillbörlig; här som annars gäller att underlåtenhet att teckna sakförsäkring under inga omständigheter kan ge en skadelidande en *sämre* ställning i förhållande till den skadeståndsskyldige än försäkringsgivaren skulle ha haft.

[1] Härvid bör enligt allmänna principer försäkringsersättning som avser att täcka verkliga förlusten avräknas från eventuellt skadestånd (jfr 10.2 ovan).

[2] Se härom Prop. 1975/76:15 s. 112 f.

13.8 19 § trafikskadelagen

Paragrafen, vars andra stycke i sin avfattning enligt propositionen reglerar möjligheten till regress från försäkringsgivare mot trafikförsäkringen, har i kommittéförslaget ändrats så att den stämmer med den föreslagna lydelsen av 25 § FAL genom att 19 § 2 st. andra meningen TL fått utgå. Exempelvis ersättning ur olycksfallsförsäkring för en skadad persons utgifter i anledning av en bilolycka kommer att under alla förhållanden stanna på olycksfallsförsäkringsgivaren.

Bestämmelsen i 19 § 2 st. första meningen har däremot kunnat behållas oförändrad, eftersom inskränkningarna i trafikförsäkringens ersättningsansvar på grund av sakförsäkring på skadad egendom framgår redan av 9 § TL. Innebörden av denna mening blir nu att i den mån det alls föreligger någon ersättningsskyldighet för trafikförsäkringen, skadeförsäkringsgivaren har rätt till återkrav mot denna – något som får betydelse framför allt vid vagnskadeförsäkring men även när ansvarsförsäkring har ersatt en skada, som trafikförsäkringen enligt 19 § 1 st. och 20 § i sista hand skall bära i förhållande till skadeståndsskyldig.

13.9 20 § trafikskadelagen

Regeln i paragrafens första stycke föreslås bli ändrad på det sättet, att regress från trafikförsäkring är möjlig också vid vissa fall av medveten oaktsamhet hos arbetsledning; en regel härom har tillagts i 1 st., p. 2. Skälen för ändringen har utvecklats i den allmänna motiveringen (se 11 ovan). Regeln får betydelse bl. a. vid oaktsam väghållning och vid försummelse att hålla järnvägs säkerhetsanordningar i skick; om i det senare fallet förutsättningarna i 1 st. är uppfyllda, föreligger under alla omständigheter regressrätt för trafikförsäkringen mot järnvägen (såvida inte den skadelidandes rätt inskränkts på grund av medvållande), och regeln går därför längre än den skälighetsbedömning som föreskrivs i 20 § 2 st. Detta har markerats genom en mindre ändring i 2 st.

Rörande den allmänna innebörden av regeln i 20 § 1 st. 2 p. kan hänvisas till den speciella motiveringen till 5: 8 1 st. p. 2 d SkL (se ovan 13.2).

13.10 13 § atomansvarighetslagen

Innehållet i paragrafens första stycke följer redan av 1: 1 SkL, och bestämmelsen ter sig därför som överflödig.

Enligt kommitténs förslag skall i paragrafens första stycke i stället föreskrivas att bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ SkL ej äger tillämpning på skadestånd enligt atomansvarighetslagen; i detta fall skall alltså inte allmänna skadeståndsregler gälla. Bestämmelsen innebär att samma regler om regressrätt som tidigare skall tillämpas. Den har motiverats i det föregående (under 5.8).

13.11 30 § miljöskyddslagen

Den nuvarande bestämmelsen i paragrafens andra stycke framstår som överflödig efter tillkomsten av SkL (jfr 1:1 SkL). Kommittén föreslår att i andra stycket i stället intas regeln att bestämmelserna i 5 kap. 8–10 §§ SkL ej äger tillämpning på ersättningsskyldighet enligt 30 § 1 st. ML för den som bedrivit yrkesmässig eller offentlig verksamhet.

Skälen för undantaget har angetts i den allmänna motiveringen (se 5.8 och, såvitt gäller tillämpligheten av 5:10 p. 2, avsnitt 7). Innebörden av uttrycket "offentlig eller yrkesmässig verksamhet" är densamma som enligt 5:8 1 st. 2 p. SkL; den har behandlats i den speciella motiveringen till denna punkt (13.2 ovan). Genom formuleringen drabbas både den som själv utövar den miljöfarliga verksamheten och den som uppdrar åt annan att bedriva verksamhet av detta slag under sådana omständigheter att ansvar för uppdragsgivaren inträder enligt 30 § 1 st. ML.

13.12 3 § lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Hänvisningen i paragrafens tredje stycke till vissa regler i SkL lär vara överflödig med hänsyn till 1:1 SkL. I stället har i kommitténs förslag upptagits bestämmelsen att 5 kap. 8–10 §§ SkL ej äger tillämpning på skadestånd enligt lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss. I annat fall skulle, med hänsyn till regeln i 1:1 SkL, de där stadgade inskränkningarna i ansvaret för egendomsskada gälla vid ansvar på grund av 3 § 1 st. oljeskadelagen. Regressmöjligheterna blir alltså, liksom vid ansvar enligt atomansvarighetslagen, desamma som tidigare. Rörande skälen för bestämmelsen kan hänvisas till allmänna motiveringen (5.4 ovan).

13.13 Upphävda lagrum om ansvarsfördelning vid solidariskt ansvar

Som förut anförts (13.1) bör vissa lagrum, som föreskriver en obetingad regressrätt för den som bär skärpt ansvar mot den som svarar på grund av eget vållande, upphävas med den nya lagstiftningen. Till en början gäller detta 11 § järnvägsansvarighetslagen, 12 § elanläggningslagen och 8 § luftfartslagen. Det är här fråga om verksamheter med viss farlighet, där man på goda grunder kan kräva ansvarsförsäkring hos den ansvarige (såvida inte självförsäkring föreligger, som i SJ:s fall). Enligt det resonemang som förts i motiveringen till 6:2 SkL (13.5 ovan) bör då verksamheten i fråga i regel bära risken för skadan, i varje fall om den medansvarige saknar ansvarsförsäkring. – De särskilda omständigheter som anges i 11 § järnvägsansvarighetslagen bör kunna beaktas inom ramen för bedömningen enligt 6:2 SkL.

Vidare skall upphävas motsvarande regler i 47 § 1 st. andra meningen ägofredslagen och 4 § 1 st. andra meningen lagen om tillsyn över hundar. Bedömningen bör då, som utvecklats i kommentaren till 6:2, göras något

annorlunda, men inte heller här skall hela skadan utan vidare läggas på den som svarar på grund av eget vållande.

Vissa särskilda fördelningsregler i speciallagstiftningen skall behållas oförändrade enligt kommitteförslaget. De har berörts i den allmänna motiveringen (8.3 ovan).

Bilaga Undersökning av försäkringspraxis rörande regress m. m.[1]

Inledning

Skadeståndskommittén har försökt skaffa sig en bild av försäkringsbolagens regresspraxis genom en rundfråga, som utformats i samråd med kommitténs försäkringsexperter. Den har besvarats hösten 1972 och under 1973 kompletterats på oklara punkter genom ytterligare förfrågningar hos vissa bolag. Den följande redogörelsen bygger enbart på uppgifter som inkommit i dessa sammanhang; senare ändringar i praxis beaktas inte. Om någon genomförd rättssociologisk undersökning är inte fråga.

De formulär som används vid rundfrågan innehöll dels vissa mera allmänt hållna frågor om bolagens praxis och inställning till regressrättens utövande, dels mera speciella frågor, där olika svarsalternativ fanns angivna. Formulären utsändes till 23 svenska och åtta utländska, i Sverige verksamma bolag samt dessutom till Länsförsäkringsbolagens AB, som i sin tur inhämtade uppgifter från lokala försäkringsbolag inom Länsförsäkringsbolagens förening. Dessa skall här redovisas som "lokala bolag", till skillnad från "riksbolag". Vidare inhämtades uppgifter från Sjöassuradörernas förening. Särskilda svar lämnades av 21 tillfrågade svenska och två utländska riksbolag. Dessutom inkom svar från Länsförsäkringsbolagens AB, där uttalanden från ett antal lokala bolag bifogades, från två lokala bolag direkt, och från Sjöassuradörernas förening, på vars initiativ speciella svar lämnades av fyra försäkringsgivare inom sjöförsäkringen. Utländska försäkringsbolags förening lämnade ett svar på medlemmarnas vägnar.

Åtskilliga svar var utförliga och nyanserade. Det är svårt att ge en rättvisande bild av undersökningens resultat genom en tabellmässig uppställning över olika angivna tendenser i praxis eller valda svarsalternativ, särskilt som bolagens storlek och verksamhetsområden varierar avsevärt. I fortsättningen kommer den inställning som framträder i svaren att närmare beskrivas beträffande varje fråga för sig.

Det ter sig lämpligt att dela upp svarsgivarna i olika grupper med hänsyn till omfattningen och arten av den verksamhet som svaren avser.[2]

Grupp A omfattar de tre största riksbolagen, som bedriver de allra flesta verksamhetsgrenar på skadeförsäkringens område.

Grupp B består av fem medelstora riksbolag, alla med allsidig verksamhet inom skadeförsäkringen.

[1] Redogörelsen utarbetades av kommitténs sekreterare i augusti 1973. – Jfr Hellners undersökning (av 1953) om försäkringsbolagens utövande av regressrätt (Skadeståndsrättsliga spörsmål s. 31 ff).

[2] Bolagen har här betecknats på sådant sätt att de i allmänhet inte bör kunna identifieras.

Grupp C omfattar tre smärre svenska riksbolag, också dessa med mera allsidig verksamhet.

Grupp D utgörs av lokala bolag, av vilka 23 låtit höra av sig, 21 genom länsförsäkringsbolagen och två direkt.

Grupp E – utländska bolag, som bedriver flertalet grenar av skadeförsäkring – har som nämnt lämnat ett gemensamt svar från Utländska försäkringsbolags förening (svaret anges som E 1). Två bolag anslutna till föreningen har lämnat separata svar.

Grupp F består av olika riksbolag med mera specialiserad verksamhet på skadeförsäkringens område (utom sjö- och transportförsäkring). Av dem sysslar ett bolag med ansvarsförsäkring, ett med trafik-, bilkasko- och förarplatsförsäkring, ett med bilförsäkring, två med kreditförsäkring.

Grupp G består av föreningar och bolag som besvarat frågor om sjö- och transportförsäkring. Sjöassuradörernas förening har besvarat flertalet frågor på området; svaret betecknas här G 1. Efter överenskommelse med föreningen har rörande kaskoförsäkring av oceangående fartyg svar avgetts av två försäkringsgivare i samråd (G 2 och G 3) samt beträffande Protection- och Indemnity-försäkring gemensamt yttrande avgetts av tre försäkringsgivare (svaret här betecknat G 4).

Grupp H består av försäkringsgivare som enbart bedriver personförsäkring.

Av de tillfrågade bolagen har två inte låtit sig avhöra (närmast tillhörande grupp C), medan ett C-bolag, ett D-bolag, ett F-bolag (med kreditförsäkring som enda bransch) och alla fyra bolagen i H-gruppen på grund av begränsad erfarenhet inte ansett sig kunna ha några upplysningar av värde att ge om sin praxis.

Vissa bolag – främst lokala – besvarade bara en del av frågorna.

Tre lokala bolag hade uppenbarligen inte någon erfarenhet av regressfrågor, varför även deras svar utelämnas i fortsättningen utom beträffande villkoren. Med hänsyn till verksamhetens speciella karaktär hos ett F-bolag som sysslade med kreditförsäkring redovisas dess svar separat.

Svaren framför allt från vissa lokala bolag antyder att man i fallet, då en viss regressituation inte alls blivit aktuell i praxis, valt varierande uttryckssätt; vissa bolag anger direkt att situationen inte blivit aktuell, medan på andra håll regressrätt sagts "aldrig" bli utövad; en del bolag synes i detta läge i stället ha förklarat att frågan inte kunde besvaras.

Försäkringsvillkoren

Den dispositiva regeln i 25 § FAL innehåller betydande inskränkningar i försäkringsgivares regressrätt. Från regeln skedde emellertid i stor utsträckning avsteg i försäkringsvillkoren. Bestämmelserna härom varierade i de olika bolagen och på många håll även vid de enskilda försäkringstyperna. En oinskränkt regressrätt var sålunda det normala inom all sjö- och transportförsäkring. Enligt § 65 i allmän svensk sjöförsäkringsplan inträder försäkringsgivaren, i den mån han gottgör försäkringshavaren, i princip i dennes rätt mot tredje man; där inte

bestämmelsen var omedelbart tillämplig, brukade i varje fall villkoren ge uttryck för samma princip. Också villkoren i bilförsäkring brukade innehålla en sådan regel. I de stora bolagen (grupp A) och i åtskilliga andra bolag gällde detsamma i regel även vid andra typer av skadeförsäkring. Det kan nämnas att i länsförsäkringsbolagen (grupp D) lösningarna varierade; åtminstone sju av dessa bolag anknöt till 25 § enligt sina villkor. Beträffande skada orsakad av försäkringstagarens anställda eller familjemedlemmar brukade emellertid regressrätten begränsas till skada vållad uppsåtligen eller i berusat tillstånd (eller, enligt vissa villkor, av grov vårdslöshet). Villkoren skiftade på denna punkt bl. a. med hänsyn till om försäkringen avsåg privata förhållanden eller förvärvsverksamhet.

Där inte full regressrätt stadgats i villkoren, brukade regleringen i 25 § FAL gälla; detta syntes bl. a. vara det vanliga vid olycksfallsförsäkring.

När regressrätten inskränks enligt försäkringsvillkoren, är det möjligt att ändå utöva regress genom att den försäkrade i det särskilda fallet överlåter sitt skadeståndskrav på bolaget. Som framgår av det föregående, får detta intresse för försäkringsgivarna bara i speciella situationer.

Bolagen tillfrågades, i vilken omfattning de utövade regress på grund av sådan överlåtelse. Ett A-bolag uppgav att i vissa äldre villkor, enligt vilka regressrätt bara kan utövas enligt 25 §, försäkringstagaren är skyldig göra sådan överlåtelse men att detta i praktiken ej sker om inte regressrätt förelegat med stöd av 25 §. I fyra bolag (i resp. A-, B-, C- och D-gruppen) synes undantagsvis överlåtelse förekomma. Enligt E 1 skedde detta i regel ej. Ett A-bolag uppgav att det blott förekom vid rättsskyddsförsäkring. Två lokala bolag uppgav att överlåtelse skett i några få fall. I övriga bolag syntes överlåtelse inte alls förekomma.

Regressöverenskommelser

Rörande tillämpningen av dessa bestämmelser är till en början att märka den regressöverenskommelse som sedan år 1949 gällt mellan flertalet i landet verksamma skadeförsäkringsbolag rörande återkrav av utgiven skadeersättning i brand-, glas-, maskin-, resgods- och vattenledningsskadeförsäkring. Överenskommelsen innebar att regresskrav mot sådana deltagande bolag som meddelat ansvarsförsäkring eller direkt mot deras försäkringshavare endast skulle få utövas, när regressrätt tillkom sakförsäkringsgivaren enligt 25 § och utbetald skadeersättning ej understeg 1 000 kr. Det var alltså väsentligen vid ansvar för egen eller anställdas icke grova culpa som regressöverenskommelsen uteslöt återkrav. – Om den skadelidande utan att anlita egen sakförsäkring krävt skadestånd av den ansvarige, skulle enligt överenskommelsen en uppgörelse efter samma linjer ske mellan dennes ansvarsförsäkringsbolag och sakförsäkringsgivaren. – Överenskommelsen hade biträtts av 21 försäkringsbolag, bl. a. alla i grupp A och B.

Vidare hade rörande motorfordonsförsäkring ingåtts en s. k. kollisionsöverenskommelse av i huvudsak följande innehåll. För ersättningar om högst 6 000 kr. fick regress inte utövas från ett anslutet bolags kaskoförsäkring mot annat bolags trafik- eller bilansvarsförsäkring. Upp

till detta belopp skulle kaskoförsäkringen svara för 50 % av ersättningen. Resten skulle falla på det andra fordonets försäkringsgivare eller, om flera fordon varit inblandade, till lika delar på deras bolag. Innan denna fördelning skedde skulle avräknas belopp som kaskoförsäkringsbolaget fått ut genom regresskrav mot bolag, som ej var anslutet till överenskommelsen, eller mot annan ansvarig. – Överenskommelsen gällde mellan 16 bolag, bl. a. alla i grupp A och B. – En internationell kollisionsöverenskommelse förelåg, byggd på likartade principer men med mindre lägsta regressbelopp. En särskild kollisionsöverenskommelse hade dessutom ingåtts mellan en rad bilförsäkringsbolag å ena sidan samt ett F-bolag och AB Volvo å andra sidan.

Enligt G 1 reglerades regresserna vid vissa transporter och varuslag av nationella och internationella överenskommelser, vari samtliga svenska sjöförsäkringsbolag och ett mycket stort antal västeuropeiska linjerederier deltog. Bolag med ofta återkommande skador på vissa godstyper hade vanligen regressavtal med vederbörande transportör eller dennes ansvarsförsäkringsgivare.

Allmänt om bolagens regresspraxis

Bolagen tillfrågades, om några allmänna instruktioner eller riktlinjer förekom angående regressrättens utövning i bolaget och vad dessa i så fall innebar. Utförliga skriftliga instruktioner inkom från ett A-bolag och kortfattade från ett B-bolag. I tre bolag var instruktioner under arbete. Andra bolag angav mer eller mindre utförligt de allmänna riktlinjer man brukade tillämpa. Tre bolag framhöll att regressfrågan bedömdes från fall till fall. – E 1 uppgav, att allmänna riktlinjer eller instruktioner saknas inom de utländska bolagen. – G 1 upplyste för sjöförsäkringens del att på flertalet bolag utarbetats allmänna riktlinjer – ibland utförliga, i andra fall rätt summariska – för utövande av regress. G 2, G 3 och G 4 förklarade sig här följa internationell praxis.

Några bolag lämnade närmare uppgifter om handläggningen av regressärendena. Enligt instruktionen i ett A-bolag var dess regressverksamhet en del av bolagets skaderegleringspraxis. Den skulle sålunda utövas på ett skäligt och rättvist sätt under beaktande av kravet på lönsamhet. Där ej särskilda regressöverenskommelser gällde, skulle kravärendet fullföljas med största möjliga effektivitet och ändamålsenlighet. Regresskrav mot enskild person utan försäkringsskydd borde dock endast framställas om skyldighet till detta förelåg enligt koncessionsvillkoren (t. ex. vid bilskada vållad genom grov vårdslöshet eller uppsåt) eller om det ur allmän eller försäkringspolitisk synpunkt framstod som angeläget, som vid uppsåtliga brott eller avtalsbrott. Regresskrav borde då framställas även om återbetalning ej med säkerhet kunde förväntas, varvid dock kraven borde anpassas efter den enskildes nuvarande och förväntade betalningsförmåga. Regress mot stat, kommun, försäkringsbolag eller företag som stod självrisk för skadeståndsansvar skulle utföras då detta ur saklig och ekonomisk synpunkt var befogat. Beslut om avstående från regressrätt i strid mot utfärdade regler skulle alltid motiveras.

I ett annat A-bolag beslutade skadechef vid skadekontor om regress i vissa fall, bl. a. vid stöld och inbrott, när försäkringsbolag, stat eller kommun bedömdes vara skadeståndsskyldiga samt då ärende avsåg självrisk. Ansågs en uppgörelse kunna ske genom nedsättning av kravet fick nedsättning medges med hänsyn tagen till den taxerade inkomsten. Avskrivning av krav kunde ske, om möjlighet ej ansågs föreligga att indriva det. Om den skadeståndsskyldige vägrade att betala trots att han ansågs ha möjlighet att göra det, övertog huvudkontoret saken för andra åtgärder.

Ett B-bolag framhöll att skadereglerarna var instruerade att i varje skadeärende beakta regressbestämmelserna. Om formell regressmöjlighet fanns, underställdes ärendet ombudsmannen för prövning.

Ett annat B-bolag anförde: I fråga om regresser mot staten samt mot kommuner och företag som var självförsäkrare eller mot andra försäkringsbolag ingick regressdelen som ett moment i skaderegleringsarbetet, och det ankom på resp. skadereglerare att bedöma om regressanspråk borde framställas samt att fullfölja kravet. Härvid förutsattes att regresskrav framställdes och fullföljdes i samtliga fall där så var möjligt. Även regress mot enskilda personer sköttes i första hand av skaderegleraren, men före rättsliga åtgärder skulle då frågan underställas vederbörande avdelningschef och i sista hand ombudsmannen för saksektionen.

Regresskrav mot olika kategorier av ansvariga

Sakförsäkring, utom bil-, sjö- och transportförsäkring

Närmast skall en översikt göras av regresspraxis vid olika typer av försäkring och mot olika kategorier av skadeståndsskyldiga. Beträffande sakförsäkring bör till en början observeras, att det visserligen var vanligt att bolagen förbehöll sig full regressrätt på detta område (se ovan) men att den förut nämnda regressöverenskommelsen i stor utsträckning uteslöt återkrav mot ansvarsförsäkring på motsidan. I den mån regress var aktuell, syntes praxis i viss mån variera inom de skilda bolagen. Däremot tycktes man inom de flesta bolag följa en i stort sett enhetlig linje i de försäkringsgrenar som här kommer i fråga (främst brand-, maskin-, resgods-, stöld-, vattenledningsskade-, glasförsäkring etc.) I ett A-bolag tillämpades dock en något avvikande linje vid regress bl. a. från glas- och inbrottsförsäkring; där sådan avvikelse förekommit anmärkes detta särskilt (i not).

Läget belyses genom svar på vissa frågor i frågeformuläret, där olika svarsalternativ gavs.

a. Bolagen tillfrågades i vad mån de framställde regresskrav, när regressöverenskommelse saknades, mot privatpersoners och företagares *ansvarsförsäkring* samt mot *trafikförsäkring.*

Av 11 riksbolag valde samtliga utom ett alternativet "i regel" (andra givna alternativ var: "någon gång", "aldrig" och "annat svar").[1] E 1 lämnade samma svar. Ett A-bolag framhöll att det var svårt att bevaka

[1] Glasförsäkring i ett A-bolag regressade bara "någon gång".

regressmöjligheterna vid privatpersoners ansvarsförsäkring i bolag som står utanför regressöverenskommelsen men att regress dock skedde vid strikt ansvar, som ju ej omfattas av överenskommelsen. 19 lokala bolag besvarade frågan, såvitt gällde regress mot ansvarsförsäkringen; av dem svarade 11 "i regel", medan åtta regressade "någon gång" mot ansvarsförsäkringen;[1] mot trafikförsäkringen regressade 10 "i regel", tre "någon gång", tre "aldrig", medan tre ansåg sig ej kunna besvara frågan.[2]

b. Bolagen tillfrågades, i vilken utsträckning de brukade utöva regress mot *privatpersoner utan ansvarsförsäkring*, som vållat skadan med vanlig (ej grov) oaktsamhet. Sex svarsalternativ formulerades; dessutom gavs alternativet "annat svar". Svaren blev:

Regress utövas i regel, för hela skadan: 0 bolag.
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 1 riksbolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 5 riksbolag[3] och 3 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 5 riksbolag,[4] E 1 och 14 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 1 lokalt bolag.
Andra svar: Ej aktuellt (1 lokalt bolag).

c. Frågan ställdes, i vilken utsträckning bolagen brukade utöva regress mot *småföretagare utan ansvarsförsäkring* (t. ex. reparatörer, andra hantverkare, innehavare av mindre butiker) som vållat skadan med vanlig, ej grov, oaktsamhet. Samma svarsalternativ gavs som under b. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel, för hela skadan: 1 riksbolag.[5]
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 1 riksbolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 2 riksbolag och 2 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 4 riksbolag och 3 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 3 riksbolag,[6] E 1 och 13 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 0 bolag.
Andra svar: Ej aktuellt (1 lokalt bolag).

d. Bolagen tillfrågades, i vad mån de brukade utöva regress mot *större företag utan ansvarsförsäkring*, där arbetsledningen vållat skadan med vanlig, ej grov, oaktsamhet. Samma svarsalternativ gavs som under *b*. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel, för hela skadan: 6 riksbolag.[7]
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 2 riksbolag och 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 5 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 2 riksbolag[8] och E 1 samt 4 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 2 lokala bolag.
Andra svar: Ej erfarenhet (1 riksbolag). Ej aktuellt (4 lokala bolag).

e. Det frågades, i vad mån bolagen brukade utöva regress mot *staten*, när dess arbetsledning vållat skadan med vanlig (ej grov) oaktsamhet. Fyra svarsalternativ formulerades; dessutom gavs alternativet "andra svar". Svaren blev:

[1] Ett lokalt bolag regressade dock "aldrig" mot privatpersoners ansvarsförsäkring.

[2] Att vissa bolag uppgett sig regressa sällan eller aldrig mot trafikförsäkring kan ha berott på att situationen tett mindre praktisk (utom vid bilförsäkring och transportförsäkring).

[3] Ett bolag regressade mot förmögnare personer.

[4] Ett A-bolag syntes dock kunna regressa "vid avtalsbrott"; i ett annat regressade glas-, garanti- och inbrottsförsäkring någon gång för hela skadan.

[5] Detta var bolagets principiella inställning; något fall kunde man ej erinra sig.

[6] I ett A-bolag kunde dock glas-, garanti- och inbrottsförsäkring regressa för hela skadan.

[7] Ett A-bolag förklarade dock att vid brand med stor omfattning anspråket troligen skulle begränsas.

[8] Inom ett A-bolag förekom dock liknande olikhet som enligt not 4 ovan.

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 11 riksbolag[1] och E 1 samt 6 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, för hela skadan: 5 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 lokalt bolag.
Kan ej besvaras: 3 lokala bolag.
Andra svar: Ej aktuellt (3 lokala bolag).

f. Bolagen tillfrågades vidare, i vilken utsträckning de brukade utöva regress mot *kommun utan ansvarsförsäkring*, när dess arbetsledning vållat skadan med vanlig, ej grov, oaktsamhet. Samma svarsalternativ gavs som under *e*. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 10 riksbolag[2] och E 1 (samt 3 lokala bolag).
Regressrätt utövas någon gång för hela skadan: 4 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 4 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 4 lokala bolag.
Andra svar: Ej aktuellt (1 riksbolag, 5 lokala bolag).

g. Bolagen tillfrågades, vid vilka grenar av *statlig verksamhet* som regresskrav mot staten i praktiken förekommer. I allmänhet lämnades inte särskilda svar rörande bilförsäkring och ansvarsförsäkring på denna punkt. Nio riksbolag och E 1 samt tre lokala bolag nämnde vägväsendet; sex riksbolag och E 1 samt två lokala bolag försvarsväsendet (från ett A-bolag regressades här ganska ofta); fyra riksbolag och fem lokala bolag SJ; två riksbolag (tydligen samarbetande) vattenfall; ett bolag televerket; ett annat byggnadsstyrelsen; tre nämnde staten som fordonsägare. Dessa bolag, liksom åtskilliga svar som nämner vägväsen, torde främst åsyfta bilförsäkringens förhållanden (jfr nedan).

Bilförsäkring

I fråga om bilkasko- och trafikförsäkring tillämpade synbarligen de flesta bolag motsvarande regresspolitik som då det gäller allmän sakförsäkring. Två riksbolag redovisade dock särskilt bilförsäkringens praxis; två F-bolag bedrev endast bilförsäkring. Av dessa bolags uppgifter framgår följande:

Beträffande fråga *a* (regress mot ansvars- och trafikförsäkring) uppgav fyra bolag att de i regel regressade från bilförsäkringen.

Rörande fråga *b* (regress mot privatpersoner utan ansvarsförsäkring) blev resultatet för bilförsäkringens del att fyra bolag utövade regressrätt någon gång med skäligt belopp.

Angående fråga *c* (regress mot småföretagare utan ansvarsförsäkring) framgår av svaren att av fyra bolag ett synbarligen regressade i regel från bilförsäkringen,[3] medan tre bolag någon gång regressade från bilförsäkringen med skäligt belopp.

Om regressrätt från bilförsäkring mot större företag utan ansvarsförsäkring (fråga *d*) förklarade tre bolag att de utövade regressrätt för hela skadan, och ett bolag att det i regel regressade med skäligt belopp.

I fråga om regress mot staten (fråga *e*) och mot kommun utan ansvarsförsäkring (fråga *f*) svarade för bilförsäkringens del fyra bolag att sådan regress i regel utövades.

Som statliga verksamhetsgrenar mot vilka regresskrav förekommer

[1] Ett A-bolag förklarade sig ev. begränsa anspråket som enligt föreg. sida not 7.

[2] Ett A-bolag svarade dock som enligt föreg. sida not 7.

[3] Detta synes framgå av bolagets interna regressinstruktion.

nämndes särskilt för bilförsäkringens del vägväsendet (fyra bolag), järnväg (tre bolag, enligt ett sällsynt), samt försvarets, kriminalvårdens, byggnadsstyrelsens och domänstyrelsens verksamhet (ett bolag var). Härtill kommer de bolag, som enligt ovan nämnde vägväsendet, SJ och staten som bilägare såsom svar på fråga *g*; sannolikt har närmast bilförsäkringen avsetts.

Ansvarsförsäkring

På liknande sätt som då det gällde bilförsäkring blir resultaten i stort sett desamma som vid regress från sakförsäkring i allmänhet. De allra flesta (10 bolag och E 1) tillämpade samma praxis här. Ett bolag, som huvudsakligen utövade ansvarsförsäkring, sade sig regressa mot oförsäkrad solidariskt ansvarig och mot staten.[1]

Olycksfallsförsäkring

Som förut nämnts gäller ofta inskränkningarna i regressrätten i 25 § FAL enligt försäkringsbolagens olycksfallsförsäkringsvillkor. Även annars synes regressrätten här utövas med större återhållsamhet än annars.

Bolagen tillfrågades, om de svar som getts på under *a–f* angivna frågor också gällde regress från olycksfallsförsäkring, till den del ersättningen avsåg verkliga utgifter och förluster (jfr 25 § 2 st. FAL), eller om här framträdde särskilda synpunkter. Några bolag gav här ganska nyanserade svar angående sin inställning.

Ett A-bolag uttalade härom i huvudsak: Regressrätten, som enligt villkoren följer reglerna i 25 § FAL, utövades av praktiska skäl först rörande belopp på minst några hundratal kronor och i så fall mot ansvarig som skyddades av trafik- eller ansvarsförsäkring. Mot privatperson riktades inga krav, vare sig ansvarsförsäkring förelåg eller ej. Principiellt beslut att avstå från regress mot ej ansvarsförsäkrad företagare, stat eller kommun förelåg inte, men här hade frågan ringa praktisk betydelse. I praktiken riktades sålunda ej krav mot kommun, bl. a. då denna beträffande barnförsäkringar ofta var försäkringstagare.

Ett annat A-bolag, där också villkoren följde FAL, regressade i regel mot ansvars- och trafikförsäkring (fråga *a* ovan) beträffande läkekostnader om minst 200 kr.; i övriga fall (mot oförsäkrade ansvariga, inklusive staten; fråga *b–f*) utövades aldrig regress.

Det tredje A-bolaget följde samma regresspraxis vid olycksfallsförsäkring som vid sakförsäkring.

Ett B-bolag med stor olycksfallsförsäkringsrörelse, där också villkoren syntes följa 25 §, regressade praktiskt taget uteslutande mot trafikförsäkringen. – Ett annat regressade enbart enligt förutsättningarna i 25 § 1 st.

Ett C-bolag och ett E-bolag, som till synes samarbetade, uppgav att regress från olycksfallsförsäkring endast utövades i mindre utsträckning.

[1] Det bolag vars praxis varierade i olika sakförsäkringsgrenar (se ovan) följde samma regresspraxis vid ansvars- som vid brandförsäkring.

Sjö- och transportförsäkring

Under *a–f* angivna frågor besvarades också i de särskilda yttranden som avsåg regress från sjö- och transportförsäkring (grupp G). Härav framgår följande.

Om regress mot ansvarsförsäkring och trafikförsäkring (fråga *a*) uppgav Sjöassuradörernas förening (G 1): Det var mycket sällsynt att krav mot privatpersons ansvarsförsäkring och ordinär ansvarsförsäkring för företagare blir aktuell, men då regressade man i flertalet fall. Även mot trafikförsäkring framställdes i regel regressanspråk, i de sällsynta fall då så kunde ske. Vidare regressades i regel mot sådana särskilda typer av ansvarsförsäkring som P & I-försäkring, försäkring av bilfraktförares transportansvar och liknande. – G 2 och G 3, som allmänt framhöll att man mycket ofta regressade utomlands och nästan uteslutande mot juridiska personer såsom ägare av fartyg och föremål, sade sig här utöva regress om den bedömdes som ekonomiskt lönande. – I svaret från G 4 (angående regress från P & I-försäkring) framhölls bl. a. att regress här huvudsakligen avsåg fall av ansvar för skada i kontraktsförhållanden och i princip utfördes, om ekonomiska skäl inte talade mot en regress.

Frågorna *b–f*, som rör fall där ansvarsförsäkring saknas, besvarades i detalj bara av G 1. Beträffande regress mot privatperson (*b*) och småföretagare (*c*) uppgavs att regressrätt utövades någon gång, om utsikter fanns att erhålla beloppet, och i så fall för hela skadan. Frågan om regress mot större företag utan ansvarsförsäkring (*d*) hade ej fått aktualitet och kunde därför inte besvaras. Mot stat och kommun (*e* och *f*) regressade man i regel för hela skadan (fall av regress mot kommun var dock sällsynta). – G 2 och G 3 framhöll om dessa frågor att, då bara regress utövas som bedöms vara ekonomiskt lönande, krav mycket sällan framställdes mot privatperson; i sådana undantagsfall då ombordanställd vållat skada genom uppsåt eller mycket grov vårdslöshet, som inneburit fara för liv och fartyg och lett till åtal, förekom dock regresskrav (ett par gånger under de senaste 20 resp. 10 åren). G 4 uppgav också här, att regress utfördes i princip om ersättningsskyldighet ansågs föreligga och ekonomiska skäl ej talade mot regress; mot privatpersoner hade regress förekommit vid fall av grov vårdslöshet av mera flagrant karaktär och blott vid ett fåtal tillfällen.

Som svar på fråga *g* (om regress mot statliga verksamhetsgrenar) nämnde G 1 sjöfartsverket, vägväsendet, lotsverket, tullverket, försvaret samt SJ; utom mot SJ var dock regresskrav mycket sällsynta. Enligt G 2 och G 3 kunde regress förekomma mot myndigheter ansvariga för lotsning, utprickning, svängbroar m. m.

Regresskrav i särskilda situationer

Sakförsäkring, utom bil-, sjö- och transportförsäkring

Beträffande praxis i vissa regressituationer ställdes särskilda frågor till bolagen.

h. Bolagen tillfrågades, i vilken utsträckning de brukade utöva regress mot *företagare utan ansvarsförsäkring*, som *omhändertagit* försäkrad lös egendom för att yrkesmässigt förvara, transportera, reparera eller eljest behandla den; skadan förutsattes vara vållad med vanlig, ej grov, oaktsamhet. Samma svarsalternativ gavs som under exempel *b* ovan. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 2 riksbolag.
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 2 riksbolag[1] och ett lokalt bolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 1 riksbolag och 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 1 riksbolag och 4 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 3 riksbolag och E 1 samt 9 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 2 riksbolag och 3 lokala bolag.
Andra svar: Ej aktuellt (1 lokalt bolag).

i. Vidare frågades, i vad mån bolagen brukade utöva regress mot sådan företagare som anges under *h*, när denne skyddades av *ansvarsförsäkring*; regressöverenskommelse antogs ej föreligga. Samma svarsalternativ gavs som under exempel *e* ovan. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel: 7 riksbolag och 7 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång: 2 riksbolag och E 1 samt 7 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 lokalt bolag.
Kan ej besvaras: 1 riksbolag och 3 lokala bolag.
Andra svar: Föga relevant utom vid bil-, sjö- och transportförsäkring (1 riksbolag). Ej aktuellt (1 lokalt bolag).

j. Det frågades, i vilken utsträckning bolagen brukade utöva regress mot *entreprenör utan ansvarsförsäkring*, som åtagit sig utföra arbete på försäkrad fastighet och därvid orsakat skada på denna; skadan förutsattes vara vållad med vanlig, ej grov oaktsamhet. Samma svarsalternativ gavs som under *b*. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 2 riksbolag och 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 1 riksbolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 2 riksbolag och 2 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 4 riksbolag och 4 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 2 riksbolag[2] och E 1 samt 7 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 0 bolag.
Andra svar: bedöms från fall till fall (1 lokalt bolag); ej aktuellt (3 lokala bolag).

k. Nästa fråga var, i vilken utsträckning bolagen brukade utöva regress mot entreprenör som anges under *j*, när denne skyddades av *ansvarsförsäkring*; regressöverenskommelse antogs ej föreligga. Samma svarsalternativ gavs som under *e*. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel: 9 riksbolag och E 1 samt 8 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång: 1 riksbolag och 8 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 lokalt bolag.

[1] Här inräknas ett A-bolag som svarat: I regel vid bil-, båt-, sjö- och transportförsäkring, annars med skäligt belopp.

[2] I ett A-bolag regressade dock glasförsäkring i regel för hela skadan.

Kan ej besvaras: 0 bolag.
Andra svar: Regressöverenskommelser föreligger praktiskt taget alltid (ett A-bolag). – Bedöms från fall till fall (1 lokalt bolag).

l. Bolagen tillfrågades, i vad mån de brukade utöva regress mot *ägare av grannfastighet* som saknade ansvarsförsäkring, när en försäkrad fastighet skadades till följd av verksamhet på grannfastigheten. Samma svarsalternativ gavs som under *b*. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 3 riksbolag.
Regressrätt utövas i regel för skäligt belopp: 0 bolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 2 riksbolag och 2 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 2 riksbolag[1] och E 1 samt 9 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 2 riksbolag och 4 lokala bolag.
Andra svar: Regress bara om grannfastigheten ägs av stat, kommun eller större företag (ett A-bolag). – Skadorna täcks i regel ej av sakförsäkring (ett annat A-bolag). Erfarenhet saknas (ett B-bolag). – Regress mot stat och fastighetsbolag, ej mot privat villaägare (ett lokalt bolag).

m. Det frågades, i vad mån bolagen brukade regressa mot *leverantör* av lös egendom, som orsakade skada på den försäkrade egendomen (med andra ord produktskada); leverantören antogs sakna ansvarsförsäkring. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 4 riksbolag och 3 lokala bolag.
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 1 riksbolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 0 bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 3 riksbolag och 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 riksbolag och E 1 samt 8 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 1 riksbolag, 4 lokala bolag.
Andra svar: Ej relevant utom vid sjö- och transportförsäkring (ett A-bolag); ej aktuellt (ett lokalt bolag).

n. Bolagen tillfrågades, i vilken utsträckning de brukade utöva regress mot medkontrahent till den försäkrade, som åtagit sig att *oberoende av vållande* svara för skada på den försäkrade egendomen (garantiåtagande eller liknande); ansvarsförsäkring antogs ej skydda kontrahenten. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 3 riksbolag och 4 lokala bolag.[2]
Regressrätt utövas i regel, för skäligt belopp: 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 0 bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 1 riksbolag och E 1 samt 2 lokala bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 riksbolag och 5 lokala bolag.
Kan ej besvaras: 5 riksbolag och 5 lokala bolag.
Andra svar: Då garantifallen brukar undantas i försäkringsvillkoren, torde situationen vara sällsynt (ett B-bolag).

I anslutning härtill frågades, om vid några andra typer av skador i kontraktsförhållanden än som angetts under *h–n* ovan någon klar

[1] Ett A-bolag regressade dock någon gång till skäligt belopp vid glasförsäkring.

[2] Ett A-bolag uppgav att ofta, t. ex. vid maskinförsäkring, sådan skada ej täcks. – Av de lokala bolagen regressade ett bara mot företagare.

regresspraxis utbildats (regressrätt utövades i regel, eller aldrig, eller bara under vissa bestämda förutsättningar). Sex riksbolag och E 1 samt 10 lokala bolag svarade nekande. Ett riksbolag sade sig följa samma principer som i de angivna exemplen (där bolaget regressade i regel för hela skadan i fall *h–k* och *m*, någon gång i fall *l*). Ett A-bolag uppgav att praxis var vacklande men att regress utövades vid ansvar för annan företagares vållande i kontraktsförhållanden samt vid vissa speciella åtaganden, t. ex. kommuns ansvar för av pryoelev orsakad skada. – Av de lokala bolagen svarade ett att regressrätten utövades nästan aldrig, ett att regress skedde i regel när försäkring skyddade, ett att regress någon gång utövats för resgodsskador mot flygbolag; två lokala bolag förklarade att praxis saknades.

Bolagen gavs vidare vissa *konkreta exempel* på skadefall och tillfrågades, om de skulle utöva regressrätt i dessa fall.

o. Vid ombyggnadsarbete vållas brandskada om 15 000 kr. på ett hus, försäkrat i bolaget, genom att entreprenörens arbetsledning i sådan grad brustit i säkerhetsåtgärder att det måste ha framstått som mycket sannolikt för ledningen att skada skulle komma att inträffa. Entreprenören är inte skyddad av ansvarsförsäkring.

9 riksbolag förklarade att de utövade regressrätt (ett av bolagen "i regel"), medan ett bolag sade sig bara regressa vid grov culpa. 14 lokala bolag regressade, några med vissa modifikationer.[1] Ett riksbolag och E 1 uppgav att ej regress förekom, liksom tre lokala bolag;[2] två sådana bolag förklarade att frågan ej var aktuell.

p. Exemplet under *o* ändrades på det sättet, att arbetsledningen visserligen inte brustit i särskilda försiktighetsmått i det enskilda fallet men entreprenören använt sig av en billigare arbetsmetod, som på längre sikt måste medföra större risk för skada än normalt använda arbetsmetoder.

Fem riksbolag och sex lokala bolag förklarade sig utöva regressrätt.[3] Ett riksbolag uttalade att frågan bedömdes från fall till fall. Ett riksbolag och tre lokala bolag regressade troligen icke. Två riksbolag och E 1 samt fem lokala bolag uppgav att regressrätt inte utövades. Ett riksbolag och ett lokalt bolag fann frågan tveksam. Två lokala bolag förklarade, att frågan ej var aktuell.

q. Exemplet under *o* ändrades på det sättet, att skadan vållats inte genom bristande försiktighetsmått utan genom tillfällig ouppmärksamhet hos en arbetare.

Fyra riksbolag och 3 lokala bolag sade sig utöva regressrätt i detta fall (varav ett riksbolag "i regel"). 2 riksbolag bedömde frågan från fall till fall. 3 riksbolag och E 1 samt 12 lokala bolag uppgav att inte regressrätt utövades. Ett A-bolag hänvisade till svaren under *b–f*, varav framgick att bolaget i regel regressade mot staten och större företag, men bara någon gång till skäligt belopp mot småföretagare. 3 lokala bolag regressade troligen icke, 1 var tveksamt.

r. En person (vanlig löntagare) vållar i privatlivet skada på 15 000 kr. genom en så allvarlig nonchalans, att den kan betecknas som grov vårdslöshet. Bolagen tillfrågades, i vad mån de i sådant fall brukade utöva regressrätt. Samma svarsalternativ gavs som under *b* ovan. Svaren blev:

[1] Av dem uttryckte ett viss tvekan; ett regressade för del av beloppet, ett i vissa fall; ett ansåg entreprenörens ekonomiska status ha betydelse, men regressbenägenheten var stor.

[2] Ett uttryckte tvekan.

[3] Ett riksbolag tillade "som regel", ett annat "sannolikt", ett tredje "om det är troligt att vållande kan styrkas", ett lokalt bolag "i uppenbara fall".

Regressrätt utövas i regel för hela skadan: 3 riksbolag och 6 lokala bolag.
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 5 riksbolag[1] och 4 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 2 riksbolag[2] och E 1 samt 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 riksbolag[3] och 1 lokalt bolag.
Kan ej besvaras: 1 lokalt bolag.
Andra svar: Ej aktuellt (3 lokala bolag).

s. En person utan förmögenhet vållar skada på 15 000 kr. genom uppsåtlig brottslig gärning. Bolagen tillfrågades, i vad mån de brukade utöva regressrätt i sådant fall. Samma svarsalternativ gavs som under *b*. Svaren blev:

Regressrätt utövas i regel, för hela skadan: 4 riksbolag och 9 lokala bolag.
Regressrätt utövas i regel, med skäligt belopp: 5 riksbolag och 2 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, i så fall för hela skadan: 1 riksbolag[4] och E 1 samt 3 lokala bolag.
Regressrätt utövas någon gång, med skäligt belopp: 1 riksbolag och 1 lokalt bolag.
Regressrätt utövas aldrig: 1 lokalt bolag.
Kan ej besvaras: 0 bolag.
Andra svar: Viss benägenhet regressa (1 lokalt bolag), bedöms från fall till fall (1 lokalt bolag).

Bilförsäkring

Också i dessa fall förelåg vissa svar (av 2 A-bolag och 2 F-bolag) som endast tog sikte på bilförsäkring. I fall *h* (egendom omhändertagen av företagare *utan* ansvarsförsäkring) regressade i regel ett A-bolag och ett F-bolag. Det andra A-bolaget fann regress tänkbar, medan det andra F-bolaget aldrig regressade. – I fall *i* (egendom omhändertagen av företagare *med* ansvarsförsäkring) regressade dessa 4 bolag i regel för hela skadan. Ett F-bolag sade sig i regel regressa för hela skadan också vid åtagande av ansvar oberoende av vållande (fall *n*), liksom i övrigt i kontraktsförhållanden. – I fall *r* (grov vårdslöshet) regressade ett F-bolag i regel för hela skadan (om också åtgärderna begränsades av den ansvariges ekonomiska läge), medan de 3 övriga bolagen regressade i regel för skäligt belopp. – I fall *s* (uppsåtlig brottslig gärning) regressade ett A-bolag och ett F-bolag i regel för hela skadan, det andra F-bolaget i regel för skäligt belopp.

Sjö- och transportförsäkring

Vissa av frågorna om regress i särskilda situationer blir aktuella också vid sjö- och transportförsäkring.

Rörande fall *h* (egendomen omhändertagen av företagare utan ansvarsförsäkring) uppgav G 1, att man i denna – i praktiken ovanliga – situation regressade mot transportör i flertalet fall, men mindre ofta i övrigt, t. ex.

[1] Ett A-bolag tillade, att man regressade för hela skadan om ansvarsförsäkring förelåg.

[2] Ett B-bolag regressade dock i regel för hela skadan, om ansvarsförsäkring förelåg.

[3] Bolaget (ett A-bolag) uppgav dock, att om ansvarsförsäkring förelåg man regressade för hela skadan (något som också gällde regress från bolagets ansvarsförsäkring).

[4] Vid glas-, garanti- och inbrottsförsäkring regressades i regel för hela skadan, liksom från överfallsförsäkring om den ansvarige hade inkomst.

mot varv eller lagerhållare. Ett A-bolag, G 2 och G 3 syntes i regel regressa.

I fall *i*, där företagaren hade ansvarsförsäkring, lämnades samma svar från samma håll som i fall *h*.

I fall *m* (regress mot leverantör av skadebringande produkt, också sällsynt) synes G 1, G 2, G 3 och ett A-bolag regressa i regel[1] för hela skadan.

I fall *n* (åtagande av ansvar oberoende av vållande) har G 1 förklarat att regressrätt någon gång utövades, i så fall för hela skadan, t. ex. en kaskoförsäkring mot varv avseende ombyggnad. G 2 och G 3 torde i regel regressa för hela skadan, där så var möjligt. – Vad angår skada i kontraktsförhållanden i övrigt regressade enligt G 1 kaskoförsäkring mot reparationsvarv när det gick med hänsyn till reparentvillkoren.

I fall *r* (grov vårdslöshet) utövades enligt G 1 regress; så skedde då särskilt starka preventiva hänsyn motiverade det, vilket här torde vara fallet. – G 2 och G 3 syntes i dylika fall regressa vid mycket grov vårdslöshet av någon ombordanställd, innebärande fara för liv och fartyg, om skadevållaren åtalades; regresstalan torde mycket sällan föras.[2]

I fall *s* (uppsåtlig brottslig gärning) regressade G 1 samt till synes även G 2 och G 3 under förutsättningar som de angav på tal om fall *r*.

Hänsyn som påverkar regressrättens utövning

Allmänt om skälen för regress

Man brukar ofta anse att huvudsakligen två motiv kan föranleda ett bolag att anställa regresskrav, trots de nackdelar detta kan medföra t. ex. i fråga om kostnader eller mistad goodwill. Det kan bero på *dels* ekonomiska skäl, *dels* preventionshänsyn. Några allmänna frågor avsåg att belysa bolagens inställning i dessa hänseenden.

t. Bolagen tillfrågades, inom vilka branscher och vid vilka skadetyper de brukade utöva regress av *ekonomiska* skäl, i vilka fall de brukade regressa av *preventionsskäl*, och vilken betydelse *regresskostnaden* hade för regressen i olika branscher. Svaren, som delvis var ganska utförliga, hänger så nära ihop att de bör redovisas samtidigt.

Ett A-bolag ansåg regress vid sjö- och transportförsäkring betyda mest både från ekonomisk synpunkt och för preventionen; vid allmän egendomsförsäkring förelåg regressöverenskommelse. Vid sprängskador kunde preventiva regresser tänkas bli aktuella, om de inte uteslutits ur brandförsäkringen. – Regresskostnaden var ofta måttlig; vid stöld och skadegörelse kunde anspråk framställas fast de troligen inte skulle betala sig.

Ett annat A-bolag hänvisade till sina interna instruktioner beträffande regressrättens utövande. Av dem framgick bl. a. att regress mot enskilda personer utan försäkringsskydd framställdes endast vid vissa grövre former av vållande, antingen därför att skyldighet förelåg enligt koncessionsvillkoren eller därför att det framstod som ”angeläget ur allmän eller

[1] Enligt G 1 ”i flertalet fall”.

[2] Enligt G 2 i ett par fall de senaste 20 åren; enligt G 3 i ett par fall de senaste 10 åren.

försäkringspolitisk synpunkt"; som exempel nämns uppsåtliga brott och avtalsbrott. Dessa krav framställdes även om återbetalning inte med säkerhet kunde förväntas, om också kraven anpassades efter vederbörandes betalningsförmåga; tydligen var här preventionsskäl avgörande. – Regresskrav mot stat, kommun, försäkringsbolag eller företagare som stod självrisk för skadeståndsansvar skulle däremot utövas, då det från saklig och ekonomisk synpunkt var befogat. I anvisningarna angavs sedan en rad sådana fall, där regress skulle ske om ej företagsekonomiska skäl lade hinder i vägen. När krav mot bolag som omfattas av regressöverenskommelsen inskränktes till fall där regressrätt förelåg enligt 25 § FAL fick emellertid dessa återkrav begränsad praktisk betydelse.

Det tredje A-bolaget regressade av ekonomiska skäl vid t. ex. brand-, motorfordons- och olycksfallsförsäkring och praktiskt taget endast mot annan försäkring eller självförsäkrare. Mot oförsäkrad privatperson regressades ej på ekonomiska grunder. Regressen ansågs av bolaget ha en inte oväsentlig preventiv funktion, som alltid beaktades. Regress som bedömdes som helt meningslös utövades inte utom när underlåtenhet att kräva skulle te sig stötande för allmänheten, t. ex. vid uppsåtliga skador framför allt genom sabotage. – Inom brand-, vattenskade- och maskinförsäkring syntes man i regel ej regressa för belopp under 100 kr.

Ett B-bolag sade sig regressa av ekonomiska skäl vid trafikförsäkring på grund av koncessionsbestämmelse; av preventionsskäl regressades vid uppsåtlig skada och skada till följd av fylleri av olika slag, även om inte regressen betalade sig.

Ett annat B-bolag sade sig av ekonomiska skäl i princip regressa endast mot annat försäkringsbolag, stat och kommun. Regress mot oförsäkrade privatpersoner och företagare saknade i regel ekonomisk betydelse och utövades i huvudsak av preventionsskäl, vilka här betydde mer än regresskostnaden. Regress av sådana skäl utövades inom alla branscher; vid stöld kunde dock återkrav mot ungdomsbrottslingar underlåtas. Regresskostnaden saknade i regel betydelse för regressens utövande.

Ett tredje B-bolag uppgav att regress praktiskt taget endast utövades, när den bedömdes ge rimligt ekonomiskt utbyte, och då oberoende av skadetypen, medan regress av preventionsskäl endast förekom i undantagsfall. Regresskostnaden beaktades; man regressade regelmässigt ej om detta av kostnadshänsyn ställde sig ogynnsamt.

Enligt ett fjärde B-bolag hade regress av ekonomiska skäl största betydelsen vid motorfordonsförsäkring, t. ex. vid regresskrav mot andra försäkringsbolag, stat och kommun, men regress av sådan anledning förekom även vid ansvars- och transportförsäkring samt för kostnader vid sjuk- och olycksfallsförsäkring. Återkrav av preventionsskäl skedde företrädesvis vid rattfylleri, rattonykterhet, stöld samt grov vårdslöshet. Vid sådana skador inom motorfordonsförsäkring vägde preventionssynpunkten även över kostnadshänsyn, som annars spelade viss roll i sammanhanget.

Det femte B-bolaget ansåg såtillvida ekonomiskt motiv kunna sägas ligga bakom regresserna i samtliga branscher som bolaget, inom det utrymme som villkor och regressöverenskommelser gav, sökte nedbringa

skadekostnaderna och tillse att dessa slutligen stannade på rätt försäkringstyp. Vid ringa skadekostnad torde inte utövas regress, med kanske vidlyftiga diskussioner som följd. Preventionsskäl tillmättes betydelse främst vid uppsåt och grov vårdslöshet. Regresskostnaderna saknade större vikt.

Ett C-bolag och ett E-bolag sade sig vid den bedömning som skedde från fall till fall beakta bl. a. gärningens art, vållandegraden, vederbörandes ekonomi, regresskostnaderna och inte minst preventionseffekten. – Ett annat C-bolag förklarade sin regresspolitik vara betingad av både ekonomiska skäl och preventionsskäl; regress sker ej för belopp som klart understiger regresskostnaden.

De *lokala* bolagen uppgav på denna punkt: Ekonomiska hänsyn spelade en roll vid alla eller flertalet branscher (2 bolag), vid större skador inom alla branscher (1 bolag), vid brandskador (6 bolag), vid vattenskador (4 bolag), vid inbrott (1 bolag); ett bolag gjorde en "individuell prövning", och två bolag regressade ej av ekonomiska skäl. Preventionsskäl blev avgörande vid alla regresser (1 bolag), vid brott (2 bolag), vid stöld och inbrott (4 bolag), vid grov skadegörelse (2 bolag), vid allvarlig vårdslöshet (1 bolag), vid vattenskador av vissa slag (2 bolag), "någon gång" (1 bolag); fem bolag synes ha ansett preventionshänsyn sakna betydelse för deras praxis. – Rörande regresskostnadernas betydelse uppgavs att man regressade vid skador över 1 000 kr. (5 bolag[1]), vid skador över 3 000 kr. (1 bolag), när kravet översteg regresskostnaden (1 bolag), när inte skadan var ren bagatell (1 bolag), vid viss – ej angiven – beloppsgräns (1 bolag); ett bolag regressade oavsett kostnad vid stöld.

E 1 framhöll att de utländska bolagen inte regressade av ekonomiska skäl, däremot av preventionsskäl, varvid regresskostnaden ej inverkade.

Enligt svaret från ett F-bolag syntes regress av ekonomiska skäl spela största rollen i bolagets verksamhet, som främst utgjordes av ansvarsförsäkring; småskador lämnades därhän.

Ett annat F-bolag uppgav – rörande trafik- och bilkaskoförsäkring – att regress av ekonomiska skäl utövades i kollisionsfall, av preventionsskäl när föraren varit straffbart spritpåverkad.

För sjö- och transportförsäkringens del framhöll G 1, att regress endast utövades när det ansågs vara ekonomiskt försvarbart; på längre sikt hade det större betydelse än att ersättningsbeloppet återvanns, att man uppnådde en preventiv effekt som hade en stor, om också svårmätbar, ekonomisk betydelse. Regress enbart av preventionsskäl förekom endast i sådana undantagsfall som vid uppsåtlig skada eller när skadevållaren varit berusad, och då normalt i samråd med vederbörande intresseorganisation. – Regresskostnaden hade otvivelaktigt stor betydelse. Oftast tillämpade man i bolagen en lägsta gräns för skadan om 500 kr.; vid skador under detta belopp övervägdes ej regress utom i särskilda fall.

G 2 och G 3 regressade av ekonomiska skäl vid skador och förluster på fartyg, vållade av tredje man, och av preventionsskäl undantagsvis vid uppsåt eller mycket grov vårdslöshet av ombordanställd, som innebar fara för liv och fartyg och lett till allmänt åtal. Utom i detta fall var alltid regresskostnaden avgörande. – G 4 uppgav (angående P & I-försäkring)

[1] Ett bolag regressade också annars vid inbrott och grov skadegörelse.

att regressmöjligheter utnyttjades så snart detta var ekonomiskt försvarbart, t. ex. mot stuveribolag, avlastare av farligt gods, företag etc.; regress mot privatpersoner avgjordes av allmänpreventiva hänsyn och förekom endast undantagsvis vid grov vårdslöshet av mera flagrant karaktär. Frånsett dessa fall var regresskostnaden avgörande.

Regressens konkreta ekonomiska betydelse

Vissa frågor siktade till att få regressens betydelse ytterligare belyst från ekonomisk synpunkt. Svaren var dock inte särskilt givande.

u. Bolagen tillfrågades, om de i något fall kunnat konstatera, att regress från en viss försäkringstyp hade betydelse för *premien* vid försäkring, och om närmare siffror kunde ges. Sex riksbolag och E 1 samt alla de lokala bolagen sade sig inte kunna ange något sådant fall. Ett A-bolag framhöll att regressens betydelse ej gick att ange bestämt vid företags- och civilförsäkring; på lång sikt påverkades premien, troligen mest vid ansvarsförsäkring men även vid garantiförsäkring. Inom motorfordonsförsäkring eliminerades regressens effekt till största delen av kollisionsöverenskommelsen, såvitt gällde vållande hos annan bilist, medan regressen i övrigt torde i viss mån påverka premieläget. Enligt ett annat A-bolag fanns inte exakt statistik; om regressmöjligheten helt saknades torde detta få premiehöjande effekt. Ett B-bolag yttrade att erhållna regressbelopp från företagare och privatpersoner i bästa fall täckte regresskostnaden, varför de inte direkt påverkade premien; indirekt skedde dock sådan påverkan genom att risken för regress manade till försiktighet. Ett annat B-bolag ansåg regresserna inte ha saknat betydelse för premienivån, ehuru bolaget inte kunde mäta detta i siffror för olika branscher; premieersättningen hade styrts av andra, mera föränderliga faktorer än regressinkomsten. Det tredje A-bolaget framhöll regressens påtagliga betydelse för premien inom sjö- och transportförsäkringen, ett tredje B-bolag sjöförsäkringen (varuförsäkringen). Betydelsen inom dessa branscher underströks av G 1, G 2, G 3 och G 4. G 1 uppgav att i vissa bolag normalt 5–6 % av ersatta belopp återvinns, i andra upp till 15–20 %; också regressens indirekta verkan på premien genom preventionen framhölls. – För bilförsäkringens del antog ett F-bolag att regressöverenskommelsen hade viss betydelse för premien.

v. Vidare frågades, om i något fall möjligheten till regress från viss försäkringstyp fått betydelse för möjligheten att *återförsäkra* risken. 10 riksbolag och E 1 samt alla lokala bolag svarade nekande; av dessa riksbolag framhöll dock ett A-bolag och ett B-bolag regressmöjlighetens betydelse för premien och återförsäkrarens andel därav. Ett annat A-bolag uppgav, att risken för regresskrav på grund av stora sakskador, särskilt brand, påverkade möjligheterna till återförsäkring vid särskilt flyg- och produktansvarsförsäkringar men även, i mindre mån, vid ansvarsförsäkringar för entreprenörer och konsulter[1]. I det tredje A-bolaget ansåg reassuransavdelningen frågan böra besvaras nekande, medan produktavdelningen hade motsatt uppfattning. För sjö- och transportförsäkringens del betonade G 1 att det reassurerande bolaget

[1] Märk att det här gällde återförsäkring inte vid sakutan vid ansvarsförsäkring, alltså ett svar som närmast tog sikte på frågan *w* nedan.

måste tillförsäkra sig full regressrätt för att den ofta nödvändiga återförsäkringen skall kunna meddelas på sedvanliga ekonomiska villkor; om svensk varuförsäkring miste regressmöjligheten komme den i underläge gentemot den utländska. Ett B-bolag påpekade regressens betydelse vid sjöförsäkring. G 2 och G 3 framhöll att regressen ingick som ett naturligt led i kaskoförsäkringen. För P & I-försäkringens del uppgav G 4, att regressmöjligheten knappast kunde sägas ha fått betydelse för återförsäkringsmöjligheten (men väl för den direkta premiesättningen).

w. Bolagen tillfrågades, om i något fall *risken för regresskrav mot ansvarsförsäkring* fått betydelse för premien eller villkoren för bolagets ansvarsförsäkring. Sju riksbolag och E 1 svarade nekande; ett B-bolag tillade dock att regressrättens slopande möjligen kunde verka dämpande på trafikförsäkringspremien. Ett A-bolag svarade "ja" utan kommentar.[1] Ett annat ansåg premien påverkas vid flygansvarsförsäkring; i villkoren hade intagits begränsningar i produktansvars- och entreprenadförsäkring för att man skulle undvika "regress från oförsäkrat intresse". Med tanke på risken för krav från staten och försäkringsbolag, som ej var bundna av regressöverenskommelsen, hade över huvud taget de vanliga ansvarsbeloppen i ansvarsförsäkringen på sakskada – främst brandskada – satts för lågt. Ett annat bolag (i F-gruppen) som ej deltog i regressöverenskommelsen ansåg risken ha betydelse för premien; ännu ett (i B-gruppen) antog detsamma, eftersom premien fastställs med ledning av skadefallen under gången period, men kunde inte bedöma storleken av denna inverkan. Ett E-bolag framhöll att hänsyn måste tas till regressrisken vid premiesättningen för ansvarsförsäkring med giltighet utom Norden. För sjö- och transportförsäkringens del svarade G 1 nekande på frågan, då det var likgiltigt om kraven kom från den skadelidande eller hans försäkringsbolag, medan G 2, G 3 och G 4 svarade jakande beträffande både premier och villkor.

x. Kommittén ville om möjligt få uppgifter om *kostnaden att administrera regressrätten* inom olika branscher. Flertalet bolag kunde inte lämna några sådana uppgifter. Ett A-bolag antog att kostnaden var 1/2–1 % av premieinkomsten om regresser av alla slag, även från trafik- och ansvarsförsäkring, räknades in; regressöverenskommelsen begränsade ju starkt regressverksamheten inom övriga försäkringsgrenar. Ett annat A-bolag kunde bara upplysa, att kostnaden väsentligt understeg vad regresserna inbringade. Ett B-bolag framhöll blott att kostnaden torde utgöra en mycket liten del av det totala skaderegleringsförfarandet. För sjö- och transportförsäkringen uppgav ett A-bolag, att den här låg under 10 % av återvunna belopp. G 1 betonade att regresskostnaderna normalt var låga men ofta kunde bli betydande vid komplicerade ansvarsfrågor, särskilt utomlands – i vissa länder upp till 25–30 % av återvunna belopp. Enligt G 2 och G 3 var kostnaden helt obetydlig i kasko. G 4 kunde ej uppskatta regresskostnaderna vid P & I-försäkring.

[1] Jfr svaret föreg. sida vid not 1.

Regressmålens frekvens

Några frågor ställdes om regressmålens frekvens vid domstol.

y. Bolagen tillfrågades, i vilken utsträckning de under senaste femårsperioden fört regresstalan vid domstol i *trafikmål*. I tre riksbolag och samtliga lokala bolag hade regresstalan ej förekommit. Åtta riksbolag och E 1 svarade "någon enstaka gång", "i ringa utsträckning", "ett fåtal fall" eller "undantagsvis". I ett A-bolag hade det skett i ett tiotal fall, i ett B-bolag "i stor utsträckning".

z. Samma fråga ställdes beträffande *andra mål än trafikmål*. Av riksbolagen svarade ett F-bolag "aldrig". 12 lokala bolag lämnade liknande uppgift. I sex riksbolag (däribland ett A-bolag) och E 1 hade enligt svaren detta förekommit i enstaka fall eller i mindre utsträckning; ett av dessa bolag nämnde bilstöld och olovligt brukande av motorfordon, ett annat sprängningsskador. I två B-bolag hade talan förts ofta "i betydande utsträckning"; det ena nämnde särskilt stöldmål, det andra bilstöld och inbrott. Enligt ett annat A-bolag förekom av åklagaren utförd talan i brottmål "i viss utsträckning", medan civilstämda regressmål var relativt sällsynta. I det tredje A-bolaget hade ca 100 fall gått till domstol, men bara undantagsvis till dom. Ett lokalt bolag angav ca 10 fall, ett annat några få fall,[1] ett tredje några enstaka fall årligen; ett fjärde angav fall där inbrottstjuv åtalades. – Om sjö- och transportförsäkring uppgav G 1 att regresstalan fördes i viss men dock begränsad utsträckning, i flertalet fall mot svenska eller utländska rederier; avsikten var ibland att avbryta preskription. Tvisterna hade ytterst sällan lett till dom. – G 2 och G 3 uppgav endast några få fall, inför utländsk domstol; de flesta anspråk gjordes upp i godo. Från P & I-försäkringen hade enligt G 4 ett stort antal regresser i kontraktsförhållanden genomförts, i synnerhet mot stuveribolag (främst i USA); ofta skedde dock uppgörelse i godo utom domstolen.

Andra uppgifter

Skaderegleringskostnader

Av visst intresse för kommitténs arbete ansågs vara skaderegleringskostnaden vid sak- och ansvarsförsäkring.

å. Bolagen tillfrågades, om några uppgifter kunde lämnas om skaderegleringskostnadens *del av totala skadekostnaden* vid sakförsäkring resp. ansvarsförsäkring. Då vissa variationer förekommer i bolagens redovisning av denna kostnad har en jämförelse mellan siffrorna begränsat värde.

Ett bolag i A-gruppen skilde här mellan *skadebehandlingskostnad*, som utgjorde skadeavdelningars, skadebyråers etc. andel av förvaltningskostnaden enligt fastställd kostnadsfördelningsnyckel, och *skaderegleringskostnad* (i mera inskränkt mening), som var en del av skadekostnaderna och utgjordes av besiktningskostnad samt ombuds- och rättegångskostnader, vilka i princip kan påföras den enskilda skadan. För år 1971 utgjorde

[1] Härvid hade åklagaren fört bolagets talan.

skadebehandlings- och skaderegleringskostnadernas andel av totala skadebetalningarna: vid olycksfallsförsäkring 8 resp. 0,1 %, vid allmän egendomsförsäkring 6 resp. 0,5 %, vid trafikförsäkring 12 resp. 2,3 %, vid annan motorfordonsförsäkring 10 resp. 0,2 %, vid företagsansvar 13 resp. 1,4 %; i fråga om sjöförsäkring var skadebehandlingskostnaderna 5 % och skaderegleringskostnaderna okända.

I övrigt lämnade 13 bolag uppgifter om sin skaderegleringskostnad, enligt följande:

Ett bolag i A-gruppen: 8,8 % i sak (utom bilkasko), 14,2 % i ansvar, 13,8 % obligatorisk trafikförsäkring;[1] ett bolag i B-gruppen ca 12 % i sak, ca 14–15 % i ansvar; ett annat bolag i B-gruppen ingen procentuppgift om sak, ca 10–13 % i ansvar; ett tredje bolag i B-gruppen 7–8 % i sak, troligen något mer i ansvar; ett bolag i C-gruppen 8,4 % i sak, ej uppgift om ansvar.

Ett bolag i B-gruppen, som tydligen avsåg skaderegleringskostnad i mera inskränkt mening (jfr ovan), uppgav denna till 0,53 % i sakförsäkring. – Ett bolag i C-gruppen, som tydligen gjorde samma beräkning, uppgav kostnaderna i allmän egendoms-, inkomst- och ansvarsförsäkring till 1,7 %, i trafikförsäkring till 0,9 % och i annan motorfordonsförsäkring till 2,5 %. 6 lokala försäkringsbolag yttrade sig rörande skaderegleringskostnaden i sakförsäkringen och uppgav den till resp. 10–15 %, 8–10 %, ca 10 %, 3–4 %, 8–9 % samt 3–4 %.

Övriga bolag kunde inte lämna uppgifter på denna punkt, inte heller E 1. Ett bolag i A-gruppen framhöll att genomsnittskostnaden hade begränsat intresse då stora variationer förekom mellan olika branscher – t. ex. mellan privatpersons- och företagsförsäkring samt, inom företagsförsäkring, mellan serviceföretag för allmänheten (egendomsskador) och tung industri (enstaka men kostsamma personskador).

För sjö- och transportförsäkringens del framhöll *G 1* bl. a.: Siffror för sakförsäkring förelåg ej. Allmänt sett var vid skador rörande importgods kostnaderna i regel måttliga, beträffande exportgods genomsnittligt högre (bl. a. då omfattande korrespondens krävdes på främmande språk). Vid kasko- och varvsförsäkring kunde kostnaderna i många fall beträffande tekniskt komplicerade skador bli betydande. Också vid båtförsäkring blev kostnaderna ofta förhållandevis stora på grund av många kunders önskemål om service och vikten att kontrollera pågående reparationsarbeten. Sammanfattningsvis kunde kostnaderna variera från enbart utbetalningskostnaden till flera tiotusentals kronor (t. ex. då personal måste sändas till andra världsdelar). – Kostnaden vid ansvarsförsäkring var generellt högre, bl. a. då vid sakförsäkring försäkringstagaren brukade ha gjort det erforderliga utredningsarbetet.

G 3 uppgav, att skaderegleringskostnad (inklusive regresskostnad) utgjorde ca 3,5 % av totala skadekostnaden i kasko.

Enligt *G 4* kunde kostnaden inom P & I-försäkring grovt uppskattas till 8–10 %, utom ombuds- och advokatkostnader.

ä. Ytterligare frågades, om uppgifter kunde ges om *genomsnittliga skaderegleringskostnader per sak- resp. ansvarsskada*.

Det bolag i A-gruppen, som skilde mellan skadebehandlings- och

[1] Detta bolag redovisar ej rättegångskostnad och anlitande av särskild expertis såsom skaderegleringskostnad utan såsom skadekostnad.

skaderegleringskostnad (se ovan), angav följande siffror för under år 1971 anmälda skador: allmän egendomsförsäkring 170 resp. 12 kr., trafik 160 resp. 30 kr., annan motor 60 resp. 1 kr.; företagsansvar 570 resp. 60 kr.

I övrigt lämnade sju riksbolag sifferuppgifter i denna del, enligt följande.

Ett bolag i A-gruppen 207 kr. i sakförsäkring (utom bilkasko, trafik och ansvar), 275 kr. i ansvarsförsäkring, 218 kr. i obligatorisk trafikförsäkring;

ett bolag i B-gruppen 200–250 kr. i sak, 200–250 kr. i ansvar;

ett annat bolag i B-gruppen 50–60 kr. i sak, något mer i ansvar;

ännu ett bolag i B-gruppen 10 kr. 10 öre i sak (synbarligen skaderegleringskostnad i inskränkt bemärkelse), ej uppgift om ansvar;

ett fjärde bolag i B-gruppen 100 kr. per skada, inklusive bl. a. lönekostnader, sociala avgifter, lokal- och resekostnader samt andel i ADB;

ett bolag i C-gruppen 16 kr. i sak (synbarligen skaderegleringskostnad i inskränkt bemärkelse);

ett annat bolag i C-gruppen 200–215 kr. i sak, ej uppgift om ansvar.

Sex lokala bolag lämnade uppgift om skaderegleringskostnader i sakförsäkring och angav resp. 20 kr., 80 kr., ca 200 kr., 400 kr., ca 95 kr., ca 60 kr.

Övriga bolag kunde inte lämna närmare uppgifter, inte heller E 1 eller G 1.

Brister i försiktighetsmått och liknande

För att få mera konkret begrepp om preventionssynpunktens betydelse tillfrågade kommittén på förslag av sina försäkringsexperter bolagen, om dessa hade någon mera bestämd uppfattning om skadefrekvensen och skadekostnadens storlek, när det gäller sakskador som beror på allvarliga brister i försiktighetsmått och olämplig arbetsmetodik. De allra flesta bolag svarade nekande. I ett A-bolag ansåg man sig övertygad om att betydande skadekostnader var att hänföra antingen till slarv vid utförande eller övervakning av uppdrag, till att olämpligt materiel begagnats eller till att olämplig arbetsmetodik kommit till användning. Ett annat A-bolag ansåg skadorna mycket frekventa inom VVS-området. Ett B-bolag uppgav, att det syntes finnas en tendens till ökning av antalet sakskador, som beror av brister i försiktighetsmått vid utförande av arbete. Enligt ett annat torde skador av angivna orsaker vara tämligen frekventa. Ännu ett B-bolag uppfattade skadefrekvensen som relativt betydande, utan att kunna belägga detta med statistik. Ett C-bolag framhöll att sprängskadornas omfattning torde ha minskat under senare år, troligen beroende på bättre arbetsmetodik. G 1 anförde, att flertalet skador inom sjö- och transportförsäkring var orsakade av den mänskliga faktorn; enligt en större utländsk utredning som torde vara representativ också för svenska förhållanden utgjordes 83 % av alla skador vid transportförsäkring av varor under året 1966–70 av skador som kunnat förebyggas (därav 32 % stöld och 40 % hanteringsskador). G 2 ansåg

största delen av nautiska haverier, kollisioner och grundstötningar orsakade av mänskliga faktorn; G 3 ansåg andelen vara 50 %. – Av de lokala bolagen ansåg ett att vattenskadorna kunde minskas genom större noggrannhet vid provning av material m. m.; ett gav som svar "inom entreprenadbranschen"; ett framhöll att det ofta slarvades vid svetsning; ett nämnde rörmokeribranschen, där på grund av brist på mera bestämda normer för arbetets utförande många "onödiga" och stora skador uppkom. Två lokala bolag svarade att frekvensen ej var så stor.

Kreditförsäkring

Ett F-bolag, som endast bedriver denna bransch, har härom anfört i huvudsak följande. Bolaget bedriver här kundkreditförsäkring (säljaren försäkrar sig mot risken att köparen inte kan betala den sålda varan), borgensförsäkring (garanti för att den försäkrade skall fullgöra visst åtagande, t. ex. entreprenad eller maskinleverans) och hypoteksförsäkring (motsvarande borgen för ett av den försäkrade upptaget lån). Vid kundkreditförsäkring saknade avtalet regressregler, och regresskrav fick bygga på att försäkringstagare på bolaget överlät den del av hans fordran som motsvarade erhållen försäkringsersättning; regressrätt hade i enstaka fall utövats på sådan grund. Inom borgensförsäkringen ordnades regressen genom att försäkringstagaren och den försäkrade lämnade en motförbindelse om återbetalningsskyldighet, ifall försäkringen skulle behöva inträda. Inom hypoteksförsäkringen bemyndigades i villkoren försäkringshavaren att på försäkringsgivaren överlåta sin fordran. – Regressen vilade inom kreditförsäkringen endast på ekonomiska synpunkter. Regresskostnaderna hade mycket sällan någon betydelse, då kraven endast undantagsvis rörde små belopp; årskostnaden översteg uppskattningsvis inte 10 000 kr. Regresstalan hade förts vid domstol i ett par fall under senaste femårsperioden. – Årliga skadereglerings kostnaden i branschen var ca 150 000 kr., skadeutbetalningarna under de senaste fem åren i genomsnitt ca 2 milj. kr. per år.

Ett annat F-bolag, som också bedriver kreditförsäkring, kunde som nämnt inte lämna uppgifter i dessa avseenden.

Önskemål angående regressreglerna

I samband med rundfrågan tillfrågades bolagen om det var någon speciell synpunkt som de med ledning av sin erfarenhet ansåg ha väsentlig betydelse, när en lagändring utreddes i den riktning direktiven angav.

Ett A-bolag förordade en begränsning av regressrätten mot privatpersoner, medan regress mot företag borde finnas; vid brandskador borde dock inte bara regressrätten utan också skadeståndsskyldigheten begränsas.

Ett annat A-bolag anförde i huvudsak: Regressrätt borde behållas *dels* då preventionsskäl talar för detta, dvs. vid mera kvalificerade förseelser som uppsåt, bedrägeri, grov vårdslöshet, rattfylleri, berusning etc., *dels* då skadevållaren valt att stå självrisk i stället för att teckna ansvarsförsäk-

ring, *dels* då det är befogat från skadeförebyggande synpunkt, dvs. främst då skador vållas vid yrkesutövning. Som exempel på det sistnämnda anfördes att entreprenörer eller tillverkare åsidosätter säkerhetsföreskrifter eller begagnar eller tillverkar bristfälligt eller olämpligt material eller utför arbete på felaktigt eller olämpligt sätt; om deras ansvarsförsäkringskollektiv slutligen får bära skadorna, läggs skadekostnaderna på dem som bäst kan förebygga skadans uppkomst, och kollektivet får då direkt intresse att utföra arbetet riktigt samt utveckla ofarligare material och arbetsmetoder. Sålunda hade betydande vattenskador uppkommit till följd av slarv eller olämpligt material vid rörinstallationer, varvid fastighetsägarna hade drabbats av höjda premier och ökade självrisker. Inom försäkringsvärlden hade man krävt en revision av regressöverenskommelsen på denna punkt. – Regressrätt borde godtas också i kontraktsförhållanden där ibland premier och villkor bestäms med hänsyn till ansvarets placering; härvid var det ofta likgiltigt om försäkringen förbehåller sig regressrätt eller regressfallen uteslöts från försäkringen.

Det tredje A-bolaget betonade regressernas inte oväsentliga ekonomiska betydelse vid solidariskt ansvar och större egendomsskador, särskilt då dessa orsakades av olika riskfyllda verksamheter. Regresserna hade vidare en viss preventiv effekt och bidrog till att skadekostnaden kom att belasta rätt objekt och rätt försäkringsgren. Om 25 § FAL gjordes tvingande, skulle dessa synpunkter tillgodoses.

Ett B-bolag anförde att regressrätt fortfarande borde tillåtas av preventiva skäl.

Ett annat B-bolag underströk vikten av regress mot enskilda företagare för att tvinga dem dels att iaktta försiktighet i sin verksamhet, dels att ha ansvarsförsäkringar; man kunde annars befara att de av kostnadsskäl avstod från nödiga försiktighetsåtgärder och underlät att försäkra sig mot skadeståndsansvar, något som skulle leda till högre sakförsäkringspremier. Av preventionsskäl borde vidare regress vara möjlig vid stöld, skadegörelse, förskingring samt bilkörning i berusat tillstånd eller utan körkort.

Ett tredje B-bolag ansåg allmänt sett en inskränkning av regressrätten inte önskvärd; även om det ekonomiska utbytet var föga imponerande syntes regressreglerna ha viss preventiv effekt. Det var ett allmänt snygghetskrav att den som gjort sig skyldig till försummelse också fick bära följderna härav. Att inskränka regressrätten vid brottslig gärning syntes helt orimligt.

Ett fjärde B-bolag framhöll, att inom det område regressöverenskommelserna täcker ett bortfall av regressrätten inte skulle få så stor betydelse; det förutsattes då att regress av preventionsskäl tilläts vid uppsåt eller grov vårdslöshet. Däremot kunde problem bl. a. i motorfordonsförsäkring uppkomma beträffande frågor som bonussystemet och premiens fördelning mellan olika risktyper. Det kunde därför ifrågasättas, om en lagändring var påkallad. I stället kunde regressöverenskommelserna utvidgas och omarbetas. – Regress mot självförsäkrare borde behållas; annars kunde följden bli ökad premiebelastning för sakförsäkringen. Skulle regressrätten här tas bort, borde för jämviktens skull också

självförsäkrarens skadeståndsmöjlighet bortfalla i motsvarande situationer. Regressrätt mot utländska företag och försäkringsgivare borde bibehållas. – Rörande regress mot privatpersoner visade bolagen redan stor återhållsamhet, varför en formell inskränkning av regressrätten knappast var påkallad.

Av de mindre bolagen betonade ett C-bolag preventionseffekten i sammanhanget. – Ett annat C-bolag framhöll den effekt en inskränkning av regressrätten kunde få på den för försäkringsverksamheten gällande grundsatsen att varje försäkringsgren skulle bära sina egna kostnader; särskilt betänklig framstod en överflyttning från ett kollektiv till ett annat när ökad skaderisk beaktats vid premiesättning för ansvarsförsäkringen, t. ex. vid vissa farliga verksamheter. Vidare betonades att när en försäkringsinrättning bara betjänade ett kollektiv av en viss kategori, man inte kunde utjämna effekten av en sådan ändring i regressreglerna.

Av de lokala bolagen framhöll fyra mera allmänt regressrättens preventiva betydelse. Ett femte bolag uttalade att regress av sådana skäl bör tillåtas vid inbrottsskador och för att stävja det allt vanligare fusket vid t. ex. byggnadsskador. Ett sjätte bolag ansåg regress motiverad vid tungt vägande ekonomiska skäl och av preventionssynpunkt, särskilt vid brott. Ännu ett bolag framhöll att lokala bolag, t. ex. länsbolag, som saknade koncession i ansvarsförsäkring inte hade möjlighet få utjämning genom att utövade och mot bolaget riktade regresser tog ut varandra.

Av de mera specialiserade bolagen anslöt sig ett F-bolag – vars huvudgren var ansvarsförsäkring – till direktivens synpunkter; dock borde även i fortsättningen en regel finnas för fördelning av skadestånd mellan flera vållande. Ett annat F-bolag (bilförsäkring) framhöll bl. a. betydelsen av att skadorna skall belasta den försäkringsbransch som rätteligen bör bära skadan. Ett F-bolag, som enbart sysslar med kreditförsäkring, förmodade att ingrepp ej har avsetts i regressrätten inom denna bransch.

För sjö- och transportförsäkringsregressens del underströk *G 1* vikten att svenska bolag finge på lika villkor konkurrera med utländska. Detta förutsatte full regressrätt, inte främst på grund av betydelsen för nettoskadebelastningen utan snarare med hänsyn till återförsäkringsmöjligheten. Regressrätten inverkade direkt på premienivån för dessa branscher i Sverige. Dessutom debiterades här premier på grundval av individuella skaderesultat, varför försäkringstagarna ofta med skärpa krävde att regress skulle utövas. Det nuvarande systemet innebar ett ej oväsentligt incitament för redare och andra transportörer att förebygga skador. För övrigt inflöt en betydande del av regressbeloppen från utländska transportörer. – *G 2, G 3* och *G 4* betonade, att regressrätten på deras områden var internationellt vedertagna och av stor praktisk betydelse, varför det vore synnerligen olämpligt att ensidigt slopa regresserna för Sveriges del.

Citerad litteratur

(Litteratur citeras i regel endast med författarnamn eller med förkortad titel. Här upptas inte rättsfallssamlingar, tidskriftsartiklar samt betänkanden och annat offentligt tryck.)

Agell, A., Samtycke och risktagande. Studier i skadeståndsrätt. Akad. avh. Sthlm 1962.

Andersen, Kr., Skadeforvoldelse og erstatning. Oslo 1970.

Bengtsson, B., Försäkringsrätt. Några huvudlinjer. Sthlm 1971. (Cit. Bengtsson, Försäkringsrätt.)

–, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden. Akad.avh. Sthlm 1960.

–, Särskilda avtalstyper I. Sthlm 1971.

Dicey's Conflict of Laws. 7th ed. Under the general editorship of J.H.C. Morris. Lond. 1968. (Cit. Dicey.)

Enneccerus, L., Recht der Schuldverhältnisse. Ein Lehrbuch. Bearb. von H. Lehmann. Tüb. 1958. (Enneccerus, L., Kipp, T. und Wolff, M., Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. II.) (Cit. Enneccerus-Lehmann.)

Esser, J., Lehrbuch des Schuldrechts. 4. neubearb. Aufl. Karlsruhe 1970.

Fleming, J., The law of tort. 4th ed. Sydney, Melbourne, Brisbane 1971.

Grönfors, K., Tidsfaktorn vid transportavtal. Gbg 1974.

Guhl, Th., Das Schweizerische Obligationenrecht. 6. Aufl. Zürich 1972.

Hagbergh, E., Sjölagen med 1973 års regler om gods- och passagerarbefordran . . . . Sthlm 1974.

Hellner, J., Försäkringsrätt. 2 uppl. Sthlm 1965.

–, Försäkringsgivarens regressrätt. Upps. 1953. (Uppsala universitets årsskrift 1953: 3.) (Cit. Hellner, Regressrätt.)

–, Skadeståndsrätt. 2 uppl. Sthlm 1973.

Jørgensen, S., Erstatningsret. 2 uppl. Khvn 1972.

Karlgren, Hj., Skadeståndsrätt. 5 uppl. Sthlm 1972.

Karrer, R., Der Regress des Versicherers gegen Dritthaftplichtige. Winterthur 1965.

Koenig, W., Schweizerisches Privatversicherungsrecht. Bern 1951.

Larenz, K., Lehrbuch des Schuldrechts. T. II. 10. Aufl. Münch. u. Berl. 1972.

Lyngsø, P., Dansk forsikringsret. Khvn 1971.

Malmaeus, B., Bilansvarighetslagen. Sthlm 1962.

Förkortningar

BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts
BGZ	Entscheidungen des Bundesgerichthofes in Zivilsachen (Västtyskland)
FAL	Försäkringsavtalslagen
LU	Lagutskottet
LB	Lagberedningen
ML	Miljöskyddslagen
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NRt	Norsk Retstidende
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd. I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd. II
NJMF	Förhandlingar vid nordiska juristmöten
OR	Obligationenrecht (schweizisk lag om obligationsrätten)
Prop.	Proposition
SkL	Skadeståndslagen
SL	Strafflagen
SOU	Statens offentliga utredningar
TfR	Tidsskrift for rettsvitenskap
TL	Trafikskadelagen
VVG	Versicherungsvertragsgesetz (Tyskland)

Statens offentliga utredningar 1975

Kronologisk förteckning

1. Demokrati på arbetsplatsen. A.
2. Psalmer och visor. Del 1: 1. U.
3. Psalmer och visor. Del 1: 2. U.
4. Psalmer och visor. Del 1: 3. U.
5. Bättre bosättning för flera. S.
6. Huvudmannaskapet för specialskolan och särskolan. U.
7. Framtida studerandehälsovård. U.
8. Utlandssvenskarnas rösträtt. Ju.
9. Individen och skolan. U.
10. Rörlig pensionsålder. S.
11. Svensk press. Tidningar i samverkan. Fi.
12. Totalfinansiering. B.
13. Vägtrafikolyckor och sjukvårdskostnader. S.
14. Konstnärerna i samhället. U.
15. Kommunal rösträtt för invandrare. Kn.
16. Kriminalvårdens nämnder. Ju.
17. Markanvändning och byggande. Remissammanställning utgiven av bostadsdepartementet. B.
18. Förtroendevalda och partier i kommuner och landsting. Kn.
19. Konsumentskydd på låsområdet. H.
20. Särskilda regler för handläggning av anmälan mot polisman. Ju.
21. Pensionsförsäkring. Fi.
22. Lag om allmänna handlingar. Ju.
23. JO-ämbetet. Uppgifter och organisation. R.
24. Tre sociologiska rapporter. Ju.
25. À jour. Om journalistutbildning. U.
26. Forskningsråd. U.
27. Politisk propaganda på arbetsplatser. A.
28. Program för ljud och bild i utbildningen. U.
29. Medborgerliga fri- och rättigheter i vissa länder. Ju.
30. Barnens livsmiljö. S.
31. Samhället och barns utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 1. S.
32. Barns hälsa. Barnmiljöutredningens rapport 2. S.
33. Barns uppfostran och utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 3. S.
34. Förskolan, skolan och fritiden. Barnmiljöutredningens rapport 4. S.
35. Barnfamiljernas ekonomi. Barnmiljöutredningens rapport 5. S.
36. Barnen och den fysiska miljön. Barnmiljöutredningens rapport 6. S.
37. Barn och föräldrars arbete. Barnmiljöutredningens rapport 7. S.
38. Barnkultur. Barnmiljöutredningens rapport 8. S.
39. Statsbidrag till kommunerna. Fi.
40. Trafikolyckor och statistik. K.
41. Kommunal demokrati. Kn.
42. Kommunal demokrati. Sammanfattning. Kn.
43. Kvinnor i statlig tjänst. Fi.
44. Etablering av miljöstörande industri. B.
45. Vidareutbildning i internationell marknadsföring. H.
46. Kommunal organisation och information. Kn.
47. Kollektivtrafik i tätort. K.
48. Kollektivtrafik i tätort. Bilagor. K.
49. Massmediegrundlag. Ju.
50. Internationella koncerner i industriländer. I.
51. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. B.
52. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. Bilagor. B.
53. Beskattning av realisationsvinster. Fi.
54. Fåmansbolag. Fi.
55. Bötesverkställighet. Ju.
56. Trafikbuller. Del II. Flygbuller. K.
57. Varuförsörjning i kristid. H.
58. Målet är jämställdhet. Ju.
59. Utbildning för vuxna. U.
60. Energiberedskap för kristid. H.
61. Energiberedskap för kristid. Bilagor. H.
62. Förkortad arbetstid för småbarnsföräldrar. S.
63. Konsumentkreditlag m. m. Ju.
64. Språkresor. U.
65. Förfogandelagstiftning. Fö.
66. Trafikpolitik — behov och möjligheter. K.
67. Utbildning i samspel. S.
68. Handikappanpassad kollektivtrafik. K.
69. Samhället och distributionen. H.
70. Samhället och distributionen. Bilagor om företag, anställda och hushåll. H.
71. Landstingens arkiv. Kn.
72. Distansundervisning. U.
73. Frivilligförsvarets förmåner. Fö.
74. Socialförsäkringsavgifter på uppdragsinkomster m. m. S.
75. Medborgerliga fri- och rättigheter. Regeringsformen. Ju.
76. Handikappanpassad kollektivtrafik. Sammandrag ur SOU 1975:68 (svensk, engelsk och tysk version). K.
77. Allmän skatteflyktsklausul. Fi.
78. Svensk press. Pressens funktioner i samhället. Fi.
79. Svensk press. Statlig presspolitik. Fi.
80. Postens roll i tidningsdistributionen. K.
81. Farliga vrak. K.
82. Organisation för skyddat arbete. A.
83. Stålindustrins arbetsmiljö. I.
84. Ersättning vid arbetsskada. S.
85. Vägplanering. K.
86. Vägplanering. Bilagor. K.
87. Samverkan i barnomsorgen. S.
88. Fem veckors semester. A.
89. Långtidsutredningen 1975. Fi.
90. Arbete åt alla. A.
91. Politik för regional balans. A.
92. Politik för regional balans. Bilaga 1. A.
93. Politik för regional balans. Bilaga 2. A.
94. Barns sommar. S.
95. Telefonavlyssning. Ju.
96. Energiförsörjning 1975—1980. Bilaga 3 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
97. Varuhandeln 1975—1980. Bilaga 4 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
98. Miljövård i Sverige 1975—1980. Bilaga 6 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
99. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. U.
100. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. Bilagor. U.
101. Fartygsfinansiering. I.
102. Tystnadsplikt och yttrandefrihet. Ju.
103. Skadestånd VI. Försäkringsgivares regressrätt m. m. Ju.

Statens offentliga utredningar 1975

Systematisk förteckning

Riksdagen

JO-ämbetet. Uppgifter och organisation. [23]

Justitiedepartementet

Utlandssvenskarnas rösträtt. [8]
Kriminalvårdens nämnder. [16]
Särskilda regler för handläggning av anmälan mot polisman. [20]
Lag om allmänna handlingar. [22]
Tre sociologiska rapporter. [24]
1973 års fri- och rättighetsutredning. 1. Medborgerliga fri- och rättigheter i vissa länder. [29] 2. Medborgerliga fri- och rättigheter. Regeringsformen. [75]
Massmediegrundlag. [49]
Bötesverkställighet. [55]
Målet är jämställdhet. [58]
Konsumentkreditlag m. m. [63]
Telefonavlyssning. [95]
Tystnadsplikt och yttrandefrihet. [102]
Skadestånd VI. Försäkringsgivares regressrätt m. m. [103]

Försvarsdepartementet

Förfogandelagstiftningen. [65]
Frivilligförsvarets förmåner. [73]

Socialdepartementet

Bättre bosättning för flera. [5]
Pensionskommittén. 1. Rörlig pensionsålder. [10] 2. Socialförsäkringsavgifter på uppdragsinkomster m. m. [74]
Vägtrafikolyckor och sjukvårdskostnader. [13]
Barnmiljöutredningen. 1. Barnens livsmiljö. [30] 2. Samhället och barns utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 1. [31] 3. Barns hälsa. Barnmiljöutredningens rapport 2. [32] 4. Barns uppfostran och utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 3. [33] 5. Förskolan, skolan och fritiden. Barnmiljöutredningens rapport 4. [34] 6. Barnfamiljernas ekonomi. Barnmiljöutredningens rapport 5. [35] 7. Barnen och den fysiska miljön. Barnmiljöutredningens rapport 6. [36] 8. Barn och föräldrars arbete. Barnmiljöutredningens rapport 7. [37] 9. Barnkultur. Barnmiljöutredningens rapport 8. [38]
Förkortad arbetstid för småbarnsföräldrar. [62]
Utbildning i samspel. [67]
Ersättning vid arbetsskada. [84]
Samverkan i barnomsorgen. [87]
Barns sommar. [94]

Kommunikationsdepartementet

Trafikolyckor och statistik. [40]
Utredningen om kollektivtrafik i tätort. 1. Kollektivtrafik i tätort. [47] 2. Kollektivtrafik i tätort. Bilagor. [48]
Trafikbuller. Del II. Flygbuller. [56]
Trafikpolitik – behov och möjligheter. [66]
HAKO-utredningen. 1. Handikappanpassad kollektivtrafik. [68] 2. Handikappanpassad kollektivtrafik. Sammandrag ur SOU 1975: 68 (svensk, engelsk och tysk version). [76]
Postens roll i tidningsdistributionen. [80]
Farliga vrak. [81]
Kommittén för den långsiktiga vägplaneringen. 1. Vägplanering. [85] 2. Vägplanering. Bilagor. [86]

Finansdepartementet

1972 års pressutredning. 1. Svensk press. Tidningar i samverkan. [11] 2. Svensk press. Pressens funktioner i samhället. [78] 3. Svensk press. Statlig presspolitik. [79]
Pensionsförsäkring. [21]
Statsbidrag till kommunerna. [39]
Kvinnor i statlig tjänst. [43]
Beskattning av realisationsvinster. [53]
Fåmansbolag. [54]
Allmän skatteflyktsklausul. [77]
1975 års Långtidsutredning. 1. Långtidsutredningen 1975. [89] 2. Energiförsörjningen 1975–1980. Bilaga 3 till 1975 års långtidsutredning. [96] 3. Varuhandeln 1975–1980. Bilaga 4 till 1975 års långtidsutredning. [97] 4. Miljövård i Sverige 1975–1980. Bilaga 6 till 1975 års långtidsutredning. [98]

Utbildningsdepartementet

1969 års psalmkommitté 1.. Psalmer och visor. Del 1: 1. [2] 2. Psalmer och visor. Del 1: 2. [3] 3. Psalmer och visor. Del 1: 3. [4]
Utredningen om skolan, staten och kommunerna. 1. Huvudmannaskapet för specialskolan och särskolan. [6] 2. Individen och skolan. [9]
Framtida studerandehälsovård. [7]
Konstnärerna i samhället. [14]
À jour. Om journalistutbildning. [25]
Forskningsråd. [26]
Program för ljud och bild i utbildningen. [28]
Utbildning för vuxna. [59]
Språkresor. [64]
Distansundervisning. [72]
Sameutredningen. 1. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. [99] 2. Samerna i Sverige. Stöd åt språk och kultur. Bilagor. [100]

Handelsdepartementet

Konsumentskydd på låsområdet. [19]
Vidareutbildning i internationell marknadsföring. [45]
Varuförsörjning i kristid. [57]
Energiberedskapsutredningen. 1. Energiberedskap för kristid. [60] 2. Energiberedskap för kristid. Bilagor. [61]
Distributionsutredningen. 1. Samhället och distributionen. [69] 2. Samhället och distributionen. Bilagor om företag, anställda och hushåll. [70]

Arbetsmarknadsdepartementet

Demokrati på arbetsplatsen. [1]
Politisk propaganda på arbetsplatser. [27]
Organisation för skyddat arbete. [82]
Fem veckors semester. [88]
Arbete åt alla. [90]
Länsplaneringsutredningen 1974. 1. Politik för regional balans. [91] 2. Politik för regional balans. Bilaga 1. [92] 3. Politik för regional balans. Bilaga 2. [93]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen

Statens offentliga utredningar 1975

Systematisk förteckning

Bostadsdepartementet

Totalfinansiering. [12]
Markanvändning och byggande. Remissammanställning utgiven av bostadsdepartementet. [17]
Etablering av miljöstörande industri. [44]
Boende- och bostadsfinansieringsutredningarna. 1. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. [51] 2. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. Bilagor. [52]

Industridepartementet

Internationella koncerner i industriländer. [50]
Stålindustrins arbetsmiljö. [83]
Fartygsfinansiering. [101]

Kommundepartementet

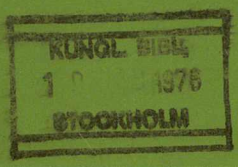
Kommunal rösträtt för invandrare. [15]
Förtroendevalda och partier i kommuner och landsting. [18]
Utredningen om den kommunala demokratin. 1. Kommunal demokrati. [41] 2. Kommunal demokrati. Sammanfattning. [42] 3. Kommunal organisation och information. [46]
Landstingens arkiv. [71]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen

Nordisk utredningsserie (NU) 1975

Kronologisk förteckning

1. Nordisk överenskommelse om förmåner vid sjukdom, havandeskap och barnsbörd
2. Peruskoulu pohjoismaissa
3. Litteratur om nordiskt samarbete
4. Nordisk kommunal rösträtt och valbarhet
5. Bötesstraffet
6. Nordic Cooperation for Tourism. Proposals for Action
7. Voksenopplæring i de nordiske land. En konferanserapport
8. Oversikt over forsknings- og utviklingsarbeid som gjelder engelskundervisningen i de nordiske land — 1974
9. Fort- och vidareutbildning för teaterarbetare
10. Nordisk samarbeid om billedkunst
11. STINA. Arbetsrapport, allmän del
12. STINA. Arbetsrapport, bilagor
13. Turistkonferens
14. Langtidsbedømmelse for det allmennkulturelle område
15. Førskole og skole i samvirke
16. Nordisk kontaktmandsseminar i Århus
17. Fotografisk kemi
18. Arbetsmiljöfrågor. Seminarium i Porsgrunn
19. Industriellt samarbete i Norden. Journalistseminarium i Århus
20. Kvarkenkonferens
21. Nordinfo
22. Revision av den nordiska trygghetskonventionens bestämmelser om grundpension
23. Merenkurkunkonferenssi
24. Nordiska tobaksarbetsgruppens betänkande
25. Översikt över projekt rörande integrerad specialundervisning i förskolan och grundskolan i de nordiska länderna
26. Suveränitetsholmarna i Torne, Muonio och Könkämä älvar
27. Tornion- ja Muonionjokien sekä Könkämäenon suvereniteettisaaret
28. Sprogvidenskab og modermålspædagogik
29. Lukioasteen koulutus pohjoismaissa
30. Samnordisk forskning, utveckling och teknologisk förmedling på energiområdet.
31. Arbeidets tilpassning til mennesket



ISBN 91-38-02464