

Nr 32.

Ankom till riksdagens kansli den 23 mars 1933 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av dels motion om skärpta bestämmelser rörande ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik m. m., dels ock motion angående upphävande av gällande lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik m. m.

Första lagutskottet har förehaft de inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motionerna nr 186 i första kammaren av herr *Dalberg* och nr 246 i andra kammaren av herr *Christiernsson*.

I den förra motionen hemställes, att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda och till riksdagen inkomma med förslag till sådan ändring av lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, att en skadad skall lättare och säkrare erhålla ersättning för personlig skada i följd av automobiltrafik, såsom att skadestånd alltid skall utbetalas med undantag dock i de fall, där det visas, att den skadade är uppsåtligt vållande eller visat grov vårdslöshet.

I den senare motionen yrkas, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och framläggande av förslag till upphävande av lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och i sammanhang därmed erforderlig komplettering av lagen om trafikförsäkring å motorfordon.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna.

Enligt allmänna skadeståndsregler är den, som ovarsamt framför automobil, skyldig att ersätta den skada, som i följd därav åsamkas person eller egendom. Jämlikt 2 § i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är därjämte automobilens ägare, oavsett om han själv tjänstgjort såsom förare eller ej, ansvarig för skada, som i följd av trafik med automobilen tillfogas person eller egendom, som icke befordras med densamma. Ägaren är emellertid fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren. Föraren är lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som nyss sagts, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Enligt 4 § i samma lag gäller vidare, att där i följd av trafik med automobil, som mot

ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogas någon, som med automobilen befordras, och föraren är därtill vållande, är ägaren pliktig ersätta skadan. Brukar någon utan lov annans automobil, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada, som därunder inträffar. Innehar någon automobil med nyttjanderätt och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å automobilen, är jämlikt 7 § sådan brukare lika med ägaren ansvarig för skada, som inträffar i följd av trafik med automobilen. Detsamma gäller, därest brukaren ej innehar automobilen med sådan befogenhet, som nämnts, men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställda samt skada inträffar under denne förares handhavande av automobilen. — Såsom allmän regel gäller, att om den, som skadats, genom eget vållande därtill medverkat, skall honom eljest tillkommande skadestånd jämkas.

Nu ifrågavarande lag innehåller tillika vissa regler angående förhållandet mellan flera automobilägare samt mellan ägare, brukare och förare inbördes m. m.

I propositionen till 1916 års riksdag, nr 8, varigenom Kungl. Maj:t framlade förslag till nyssnämnda lag, anförde föredragande departementschefen, statsrådet Hasselrot, bl. a.:

Det väsentligen stegrade ansvar för skada i följd av automobiltrafik, som genom ifrågavarande stadganden ålägges såväl ägaren som föraren, torde måhända kunna framstå såsom alltför stridande mot hävdvunna grundsatser i fråga om skadeersättningsskyldighet och såsom ekonomiskt alltför kännbart för dem, å vilka det lägges. Kraven på ökat skydd mot de risker, som hota från andras särskilt farliga verksamhet, ha emellertid blivit allt starkare och ha också i all nutida lagstiftning blivit i allt högre grad tillgodosedda. De ekonomiska bördor, som genom det ökade ansvaret komma att vila å de ansvariga, kunna bliva väsentligen lättade genom ett förståndigt bruk av de försäkringsmöjligheter, som stå till buds.

Försäkringsplikt har därefter införts genom ovannämnda lag den 10 maj 1929. Enligt 1 § i denna lag är ägare av motorfordon, som brukas i trafik i riket, pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla s. k. trafikförsäkring. Dylig försäkring skall enligt 3 § medföra rätt för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren. Försäkringsgivarens ansvarighet skall jämlikt 11 § för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 60,000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt om tillhoppa 10,000 kronor i anledning av skada å egendom. Enligt 20 § i trafikförsäkringslagen, jämförd med 25 § i lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal, gäller, att försäkringsgivaren äger att för vad han på grund av försäkringen utgivit till den, som lidit skada, inträda i dennes rätt mot automobilägaren, om denne uppsåtligen förorsakat skadan eller vållat densamma genom grov vårdslöshet. Samma regel gäller i förhållande till brukare och förare beträffande skadestånd, för vilket de jämte ägaren äro ansvariga.

Till grund för lagen om trafikförsäkring låg ett av tillkallade sakkunniga utarbetat förslag, som år 1928 avlämnades till chefen för justitiedepartementet. I motiven till detta anförde de sakkunniga beträffande trafikförsäkringens omfattning bl. a., att man påtagligen icke kunde gå så långt, att försäkringen skulle bli verksam vid rena olyckshändelser, vilka icke kunde läggas någon till last, samt att den, som ville erhålla försäkringsskydd mot skada, åstadkommen medelst en automobil utan någon persons fel eller försummelse, måste mot de ekonomiska följderna av sådant olycksfall likasom mot all annan dylik fara, som hotade honom i livet, söka skydd i en olycksfallsförsäkring.

Sedan Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag förelagt 1928 års riksdag proposition, nr 201, i ämnet, yttrade utskottet i avgivet utlåtande, nr 42 — efter att ha framhållit behovet av ytterligare utredning om sättet för trafikförsäkringsrörelsens bedrivande — i fråga om trafikförsäkringens omfattning:

Vid den blivande utredningen synes jämväl böra komma under övervägande möjligheten att utvidga försäkringsgivarens ansvarighet. Särskilt förefaller det utskottet önskvärt, att även rena olyckshändelser bli indragna under försäkringen. Därmed vunnas ock, att civila processer, huruvida uppkommen skada berodde på ren olyckshändelse, ej vidare behövde förekomma. Då de fall, där ren olyckshändelse verkligen föreligger, torde vara relativt fåtaliga, lär den höjning av premien, som skulle betingas av en dylik utvidgning, sannolikt bli måttlig.

På hemställan av utskottet blev propositionen av riksdagen avslagen.

I samband med framläggandet av ny proposition, nr 99, vid 1929 års riksdag anförde föredragande departementschefen, statsrådet Bissmark, beträffande försäkringens omfattning:

I likhet med utskottet finner jag beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen att omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Jag tänker därvid närmast på sådana, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada. Erfarenheten visar, att användandet av motorfordon, även om det sker med all försiktighet, innebär en fara för andra trafikanter, och från denna synpunkt synes det mindre betänkligt att avvika från den eljest i vår lagstiftning i allmänhet gällande grundsatsen, att skadeståndsplikt förutsätter vållande. Emot att nu utsträcka försäkringen tala emellertid starka skäl. Först och främst synes det betänkligt, att vid åläggandet av nya bördor å motortrafiken göra dessa tyngre genom att ytterligare utöka försäkringens omfattning. Men därtill kommer en annan omständighet, som högeligen försvårar en utsträckning av försäkringsskyddet i detta sammanhang. Jag syftar på önskvärdenheten, för att icke säga nödvändigheten av att försäkringsgivarens ansvarighet icke göres vidsträcktare än bilägarens. Att förplikta en person att bekosta försäkring mot skada, för vilken han ej är ansvarig, är i stort sett detsamma som att göra honom ansvarig för skadan. En utvidgning av trafikförsäkringsskyddet bör enligt mitt förmenande förknippas med en revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. En dylik revision har också från olika håll påyrkats, men meningarna om riktlinjerna för denna gå allttjämt isär och erforderliga utredningsarbe-

ten, vilka torde komma att beröra skadeståndsrättens centrala delar, ha ännu icke upptagits. Att nu låta en revision av ansvarighetslagen föranleda ytterligare uppskov med förevarande lagstiftningsfråga torde icke böra ifrågakomma. Vid oförmälda revision, som knappast länge låter sig undanskjuta, lär nödig uppmärksamhet komma att ägnas frågan om trafikförsäkringsskyddets utvidgning till rena olyckshändelser.

I motion av herr Möller hemställdes emellertid, att den föreslagna trafikförsäkringen måtte givas sådant omfång, att försäkringsgivaren bleve ansvarig såväl i anledning av skada å egendom, som med fordonet i fråga befordrades, som ock i anledning av skada å person, även om försäkringstagaren ej vore för skadan ansvarig.

Utskottet anförde i sitt utlåtande, nr 14, i denna del:

En fråga, som tilldragit sig utskottets särskilda uppmärksamhet, har varit, huruvida försäkringsgivares ersättningsplikt borde utvidgas till att i större eller mindre grad omfatta även skada, som uppkommit vid rena olyckshändelser. Vid riksdagen år 1928 anförde utskottet, att vid den utredning i ärendet, som utskottet fann erforderlig, jämväl syntes böra komma under övervägande möjligheten att utvidga försäkringsgivares ansvarighet, samt att det särskilt förefölle utskottet önskvärt, att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen. Departementschefen har emellertid funnit sig icke nu kunna tillstyrka en utsträckning av ansvarigheten på sätt sålunda ifrågasatts. Herr Möller däremot har i sin motion hemställt om sådan ändring av 3 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, att försäkringsgivares ersättningskyldighet skulle omfatta all skada, som uppkommer vid trafik med motorfordon. Att gå så långt som i denna motion föreslagits kan utskottet emellertid icke nu tillstyrka. Däremot finner utskottet alltjämt goda skäl tala för att åtminstone vissa fall av skada vid ren olyckshändelse komma att omfattas av försäkringen. Utskottet anser sig emellertid icke böra hemställa om ändring i förslaget på denna punkt utan förordar allenast avlåtande av en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om skyndsamt utredning och förslag i detta hänseende. Anledningen till denna utskottets ståndpunkt är i främsta rummet en önskan att vid den obligatoriska trafikförsäkringens införande i möjligaste mån söka undvika förändringar i den nu brukliga ansvarighetsförsäkringen av sådan art, att deras inverkan å premierna är svår att beräkna. Någon statistisk erfarenhet till ledning för bedömandet av den ökning i risken, olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle innebära, föreligger icke. Enligt utskottets mening bör dylik statistik åvägabringas redan från början av den obligatoriska trafikförsäkringens bedrivande, och sedan ett något så när tillräckligt material sammanbragts, lär Kungl. Maj:t vilja till omprövning upptaga frågan om försäkringspliktens utvidgning. Därest icke vid samma tid kan företagas den revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, varmed utvidgningen av trafikförsäkringsskyddet enligt departementschefens mening bör förknippas, synes det böra tagas under förnyat övervägande, huruvida denna omständighet må lägga hinder i vägen för berörda utvidgning. Vad angår spörsmålet, om skyddet bör utsträckas att omfatta alla olyckshändelser, har utskottet väl i likhet med departementschefen närmast beaktat sådana fall, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada, men det synes utskottet kunna ifrågasättas att under försäkringsskyddet indraga även vissa andra fall.

Utskottet, som i huvudsak tillstyrkte propositionen, hemställde på grund av det anförda tillika, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville skyndsammast möjligt verkställa utredning, huruvida och i vad mån skyldighet borde stadgas för trafikförsäkringsgivare att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

År 1932 yrkades i en av herr Gardell i Gans väckt motion, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag rörande sådan komplettering av lagen om trafikförsäkring m. m., att även rena olyckshändelser bleve inbegripna under försäkringen.

Utskottet anförde i sitt utlåtande, nr 17, i anledning av motionen:

Utskottet vidhåller alltjämt sin år 1929 uttalade uppfattning om önskvärdheten av utvidgning av den obligatoriska trafikförsäkringen att avse åtminstone vissa fall av skada vid ren olyckshändelse. Enligt vad utskottet inhämtat har Kungl. Maj:t, sedan riksdagen år 1929 avlät skrivelse med begäran om utredning i ämnet, igångsatt sådan utredning. Utskottet förutsätter, att denna icke göres vidlyftigare än som oundgängligen erfordras och att densamma bedrivs med skyndsamhet. Något skäl att nu avlåta en ny skrivelse till Kungl. Maj:t uti ifrågavarande syfte torde alltså icke föreligga.

Utskottet hemställde, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Utskottet. Såsom framgår av redogörelsen här ovan, beröra båda de ifrågavarande motionerna såväl 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik som 1929 års lag om trafikförsäkring å motorfordon.

Vad först angår herr Christiernssons motion göres i densamma gällande, att de stränga skadestandsreglerna i 1916 års lag saklöst kunde upphävas, i all synnerhet om försäkringsplikten enligt 1929 års lag utvidgas. Härvid vill utskottet till en början framhålla, att trafikförsäkringen enligt 1929 års lag jämväl länder till skydd för ägaren liksom brukaren och föraren av det försäkrade motorfordonet. Vad försäkringsgivaren utgivit på grund av försäkringen, kan han sålunda icke kräva åter av ägaren under annan förutsättning än att denne själv uppsåtligen förorsakat skadan eller genom grov vårdslöshet vållat densamma. Denna regel gäller jämväl i förhållande till brukare och förare beträffande skadestånd, för vilket de jämte ägaren äro ansvariga. I den mån ifrågakommande skadestandsbelopp på grund av ett och samma olycksfall överskjuta de i 11 § av 1929 års lag angivna belopp, kan dock ägaren, brukaren eller föraren komma att på grund av 1916 års lag slutligen ansvara för den överskjutande delen utan att han uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vållat skadan. Enligt utskottets mening kan det emellertid knappast komma i fråga att upphäva det sålunda överskjutande skadestandsansvaret under annan förutsättning än att den obligatoriska trafikförsäkringens belopp höjes. Det torde dock icke

föreligga tillräckliga skäl att pålägga samtliga ägare av motorfordon den ökning av försäkringspremierna, som därav skulle bli en följd.

Med det nu anförda vill utskottet dock icke bestrida, att vissa bestämmelser i 1916 års lag tarva omarbetning. Enligt vad utskottet inhämtat har emellertid inom justitiedepartementet, med utgångspunkt från bestämmelserna om förhållandet mellan flera automobilägare eller mellan ägare, brukare och förare inbördes, redan igångsatts utredning i syfte att verkställa en omarbetning av nämnda lag.

Vidkommande herr Dalbergs motion kan utskottet icke finna vad däri anförts utgöra skäl för en utvidgning av det skadeståndsansvar, som enligt 1916 års lag åvilar ägare, brukare och förare av motorfordon. Däremot vidhåller utskottet sin flera gånger förut uttalade mening, att åtminstone vissa fall av ren olyckshändelse borde omfattas av trafikförsäkringen. Utskottet anser sig icke kunna göra något närmare uttalande angående de fall, då en utvidgning av trafikförsäkringsansvaret sålunda bör komma i fråga. Prövningen härav synes i första hand böra äga rum vid den utredning, som riksdagen år 1929 begärt i ovan omförmälda skrivelse till Kungl. Maj:t. Utskottet förutsätter, att av denna utredning föranledda förslag skyndsamt föreläggas riksdagen.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranledda.

Stockholm den 23 mars 1933.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar *Akerman*, *Anderson* i Hägelåkra, *Klefbeck*, *Larson* i Lerdala, *Bissmark*, *Branting*, *Ehrnberg* och *Julin*; samt

från andra kammaren: herrar *Nilsson* i Antnäs, *Hedlund* i Östersund*, *K. A. Westman**, *Olsson* i Mellerud, *Björling*, *Rosander**, *Rudén* och *Johnsson* i Kalmar.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.