Nr 9.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; given Stockholms slott den 15 december 1933.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

GUSTAF.

K. Schlyter.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Härigenom förordnas att 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skola erhålla följande ändrade lydelse:

5 §.

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, någondera automobilens ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

11 §.

Vad ägare eller annan utgivit enligt denna lag äge han söka åter av den, som vållat skadan; dock må han, såvitt ersättningen enligt 5 § skall slutligen gäldas av hans sida, ej söka den åter av någon som å annan sida är vållande.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1934.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 september 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Schlyter, fråga om *ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* samt anför:

»De skadeståndsregler, vilka innefattas i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, innebära en utvidgning av ansvarigheten utöver vad som följer av allmänna rättsgrundsatser. Den särskilda fara som är förenad med automobiltrafiken har nämligen ansetts motivera, att den för vars räkning trafik äger rum i viss omfattning får bära ansvaret för inträffad skada i följd av trafiken, även om han icke själv varit vållande till skadan. Automobilens ägare är enligt nämnda lag i princip ansvarig för skada, som i följd av trafik med automobilen tillfogas person eller egendom som icke befordras med densamma. Ägaren är dock fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren. Den utvidgade ansvarigheten sträcker sig sålunda icke därhän, att ägaren blir skadeståndsskyldig vid en ren olyckshändelse, d. v. s. ett skadefall där ägaren förmår bevisa, att skadan icke är att tillskriva bristfällighet å automobilen eller vållande av föraren. Om ägaren ej kan prestera nyssnämnda bevisning, blir han däremot skadeståndsskyldig, och detta jämväl om den skadelidande genom eget vållande medverkat till skadan. För sistnämnda fall gäller dock, att domstolen har att företaga en skälighetsprövning, om och i sådant fall till vilket belopp skadeståndet skall utgå. I fråga om förarens ansvarighet för skada av ifrågavarande slag innehåller lagen den bestämmelsen, att föraren är lika med ägaren pliktig att ersätta skadan, där ej av omständigheterna framgår att föraren icke varit vållande till skadan.

Den i 1916 års lag stadgade utvidgningen av ansvarigheten omfattar principiellt icke sådan skada, som drabbar person eller egendom som befordras med automobilen. Om i följd av trafik med automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogas någon som befordras med automobilen, är dock

automobilens ägare ansvarig, såframt föraren överbevisats om vållande. I överensstämmelse härmed är sålunda passageraren i en automobil, som går i yrkesmässig trafik, berättigad att av automobilens ägare erhålla ersättning för liden kroppsskada, under förutsättning likväl att han förmår styrka att automobilens förare varit vållande till skadan. Passagerare i en automobil, vilken icke går i yrkesmässig trafik, har däremot icke skadeståndsrätt mot annan än den som varit vållande till skadan, eller således i vanliga fall automobilens förare.

För att bereda skadelidande trygghet för utfående av skadestånd finnes numera i vårt land obligatorisk trafikförsäkring. Enligt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon är ägare av automobil som brukas här i riket pliktig att å automobilen taga och vidmakthålla försäkring som avses i nämnda lag. Sådan försäkring medför rätt för den, som i följd av trafik med automobilen här i riket är enligt lag berättigad till skadestånd av automobilens ägare och förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren. Trafikförsäkringen omfattar sålunda ej all skada i följd av trafik med automobilen. Är det inträffade skadefallet att hänföra till vad ovan benämnts ren olyckshändelse, har den skadelidande icke någon skadeståndsrätt mot automobilens ägare och förare och är följaktligen ej heller berättigad att utbekomma ersättning av försäkringsgivaren. Vidare är enligt trafikförsäkringslagen försäkringsgivare ej utan särskilt åtagande ansvarig för skada å automobilen eller å egendom som befordras med densamma. Ej heller svarar försäkringsgivaren utan särskilt åtagande för skada å person som färdas i automobilen, såframt ej försäkringstagaren själv är ansvarig för skadan. Av sistnämnda regel följer bland annat, att den som kommit till skada under färd med automobil, vilken icke gått i yrkesmässig trafik, saknar rätt till ersättning av försäkringsgivaren, om automobilen vid olyckstillfället förts av annan person än ägaren. Slutligen må nämnas att trafikförsäkringen allenast gäller till visst begränsat belopp. Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhopa 60,000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt om tillhopa 10,000 kronor i anledning av skada å egendom.

Det har från olika håll gjorts gällande, att det skydd i ekonomiskt hänseende, som genom ovanberörda lagstiftning erbjudes allmänheten vid inträffade skadefall i följd av automobiltrafik, icke längre kan anses tillräckligt. Frågan härom har vid skilda tillfällen föranlett uttalanden inom riksdagen.

Vid behandlingen av det för 1928 års riksdag framlagda förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon uttalade *första lagutskottet* såsom önskemål att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen. I den proposition, nr 99, varigenom nytt förslag till lag om trafikförsäkring förelades 1929 års riksdag, yttrade dåvarande departementschefen, att han funne beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen att

omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Emellertid ansåg han frågan härom böra anstå och upptagas först i samband med en revision av 1916 års lag. *Riksdagen,* som i allt väsentligt godkände propositionen, anhöll på första lagutskottets hemställan i skrivelse (nr 94), 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 de förslag vartill utredningen kunde föranleda.

I det av första lagutskottet avgivna utlåtande (nr 14), vilket föranlett nämnda riksdagsskrivelse, hade bland annat anförts följande:

Anledningen till att utskottet icke ansett sig böra hemställa om ändring i lagförslaget utan allenast förordat avlåtande av en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om skyndsam utredning och förslag i förevarande hänseende vore 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 vore svår att beräkna. Någon statistisk erfarenhet till ledning för bedömandet av den ökning i risken, olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle innebära, förelåge icke. Enligt utskottets mening borde dylik statistik åvägabringas redan från början av den obligatoriska trafikförsäkringens bedrivande, och sedan ett något så när tillförlitligt material sammanbragts, torde Kungl. Maj:t vilja till omprövning upptaga frågan om försäkringspliktens utvidgning. Därest icke vid samma tid kunde företagas den revision av 1916 års lag, varmed utvidgningen av trafikförsäkringsskyddet enligt departementschefens mening borde förknippas, syntes det böra tagas under förnyat övervägande, huruvida denna omständighet kunde lägga hinder i vägen för berörda utvidgning. Vad anginge spörsmålet, om skyddet borde utsträckas att omfatta alla olyckshändelser, hade utskottet väl i likhet med departementschefen närmast beaktat sådana fall, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, bleve utsatt för skada, men det syntes utskottet kunna ifrågasättas att under försäkringsskyddet indraga även vissa andra fall.

Med anledning av riksdagens framställning anmodade dåvarande chefen för justitiedepartementet i skrivelse den 16 oktober 1929 *försäkringsinspektionen* att inkomma med förslag till åtgärder för erhållande av nödigt statistiskt material att ligga till grund för bedömandet av ökningen i premierna för trafikförsäkring, därest denna utsträcktes, på sätt av riksdagen ifrågasatts, att omfatta jämväl skada vid rena trafikolyckor, samt i övrigt avgiva det yttrande vartill omständigheterna kunde föranleda.

I ett den 19 januari 1932 avgivet utlåtande erinrade försäkringsinspektionen bland annat, att försäkringsbolagens uppgifter icke vore tillräckliga för erhållande av nödigt statistiskt material, enär ifrågavarande olycksfall, vilka icke omfattades av gällande trafikförsäkring, i stor utsträckning icke komme till försäkringsbolagens kännedom. Försäkringsbolagens material måste därför kompletteras från helt andra källor, varvid i första rummet polismyndigheterna kunde tänkas komma i fråga. För att kunna åstadkomma statistiskt material för bedömandet av den erforderliga premiehöj-

ningen vid den ifrågasatta utvidgningen av trafikförsäkringen förutsattes emellertid ett närmare fixerande av de olycksfall, som skulle komma att omfattas av nämnda utvidgning. I detta hänseende ansåge sig försäkringsinspektionen icke kunna på egen hand träffa ett avgörande.

Frågan om en revision av 1916 års lag har under innevarande år blivit föremål för övervägande inom justitiedepartementet. Därvid har jämväl upptagits till bedömande det i förutnämnda riksdagsskrivelse berörda spörsmålet om trafikförsäkringens utvidgning till att omfatta rena olyckshändelser. Något slutgiltigt ståndpunktstagande till detta spörsmål har emellertid icke kunnat ske, enär material saknats för bedömande av den ökade ekonomiska belastning, som ifrågavarande utvidgning av trafikförsäkringen är ägnad att medföra för automobilägarna. Såsom första lagutskottet förutsatt torde det vara erforderligt att för sagda ändamål anordna en särskild statistisk utredning.

Med hänsyn härtill har jag i skrivelse den 25 september 1933 anmodat försäkringsinspektionen att ånyo avgiva yttrande i ärendet. I denna skrivelse har jag anvisat vissa riktlinjer efter vilka en utredning av frågan om anskaffande av statistiskt material bör bedrivas. Sedan statistiska uppgifter erhållits i nödig omfattning, torde frågan om försäkringsskyddets utvidgning böra upptagas till slutligt bedömande. Förrän så skett lärer en allmän revision av 1916 års lag icke böra företagas.

De undersökningar som redan utförts inom området för ifrågavarande lagstiftning lära emellertid giva vid handen, att vissa huvudsakligen i rättstekniskt hänseende framträdande brister i 1916 års lag lämpligen kunna avhjälpas utan avbidan på en allmän revision av lagen. Dessa brister hänföra sig till skadeståndsreglerna angående de fall, då skada uppstått i följd av trafik med två eller flera automobiler, och äro väsentligen beroende därav att lagstiftningen knappast synes hava tillfredsställande reglerat förhållandet mellan automobilägares trafikansvar och det ansvar på grund av vållande som faller under 6 kap. strafflagen.

Om i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada för vilken automobilernas ägare svara enligt 1916 års lag, åligger enligt 5 § första stycket samma lag ansvarighet ägarna en för alla och alla för en. Därvid skola de sinsemellan taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Lider i följd av trafik som nyss sagts någondera automobilens ägare eller honom tillhörig egendom skada, för vilken ägaren är berättigad till ersättning enligt 1916 års lag, skall enligt 5 § andra stycket samma lag skadeståndet jämkas efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår att varken bristfällighet å automobilen eller vållande av dess förare medverkat till skadan. Vad angår sådana fall där en eller flera av automobilägarna varit vållande till skadan innehåller gällande lagstiftning icke något uttryckligt stadgande. Det har därför varit föremål för tvekan, huru dessa fall rätteligen böra bedömas. Emellertid innehåller 11 § i 1916 års lag den bestämmelsen, att

vad ägare eller annan utgivit enligt samma lag äge han söka åter av den som vållat skadan. Detta stadgande har ansetts medföra regressrätt, ej blott för ägaren av en automobil mot föraren av samma automobil, utan jämväl för den ena automobilägaren mot den andre, när vållande visats hava legat denne till last, liksom ock för båda ägarna mot den förare, som visats hava gjort sig skyldig till vållande. I överensstämmelse härmed tillämpas i rättspraxis den regeln, att om av två automobilägare den ene är ansvarig på grund av vållande och den andre efter 1916 års lag den förre är i förhållande till den senare skyldig att svara för hela skadan.

Emellertid har tillämpningen av berörda skadeståndsbestämmelser i praktiken visat sig medföra betydande svårigheter. Bestämmelserna äro i viss mån oklara till sin innebörd och leda i de särskilda fallen till alltför varierande lösningar. De många kombinationer som kunna förekomma, allt efter som automobilerna förts av ägaren eller särskild förare samt vållande ligger någon eller alla de medverkande till last, erbjuda ett system av regler, som är alltför invecklat och avvikande från följdriktigheten. I åtskilliga fall leda skadeståndsbestämmelserna till resultat, vilka icke äro tilltalande för rättskänslan. Sålunda är det anmärkningsvärt, att en automobilägare som ej själv för sin bil i vissa fall utan rimlig grund gynnas i förhållande till den automobilägare som själv för sin bil. Ur flera synpunkter synes en lagändring i de delar, varom nu är fråga, vara av behovet påkallad.

I anledning härav har under innevarande år inom justitiedepartementet utarbetats en *promemoria med förslag till lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.* Detta förslag innebär, att ansvarigheten för inträffad skada i följd av trafik med två eller flera automobiler fördelas efter graden av varje automobilförares medverkan till skadan, utan hänsyn till den omständigheten huruvida föraren tillika varit ägare eller ej. Har föraren varit vållande, bedömes sålunda frågan om ägarens skadeståndsskyldighet och dennes rätt till ersättning för egen skada på samma sätt, som om ägaren själv varit vållande till olyckshändelsen. Den i viss mån självständiga frågan, huru ansvarigheten bör bedömas i sådana fall då vållande blivit styrkt endast beträffande föraren av den ena automobilen medan den andra föraren icke visats vara fri från vållande, har i förslaget lösts sålunda, att den vållande sidan får i förhållande till den andra sidan bära hela ansvaret. Beträffande särskild förares rätt till ersättning för skada i följd av automobilsammanstötning innehåller förslaget den nyheten, att föraren — under samma förutsättningar som redan nu gälla beträffande ägaren — får vidkännas jämkning i sådant skadestånd, som utgår till honom enligt 1916 års lag.

Över förslaget har utlåtande infordrats från *försäkringsinspektionen*, varjämte *Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar* lämnats tillfälle att avgiva yttrande. Båda dessa institutioner hava inkommit med utlåtanden. Därjämte har föreningen, som berett samtliga trafikförsäkringsanstalter tillfälle att inkomma med yttrande över förslaget, överlämnat ett

av *Försäkringsanstalten Gothia* avgivet utlåtande, därvid föreningen tillika anmält, att övriga försäkringsanstalter lämnat förslaget utan erinran.

Samtliga inkomna utlåtanden innefatta tillstyrkande av förslagets genomförande.

Försäkringsanstalten Gothia anser förslaget på ett lyckligt sätt undanröja några av de mest framträdande bristfälligheterna i 1916 års lag. Den förmån den hittillsvarande ordningen erbjudit ägare, som ej själv fört sitt fordon, torde i icke obetydlig utsträckning haft den föga önskvärda konsekvensen att automobiler skrivits på bulvan. Genom den föreslagna ordningen undginge man även de i skadeståndsmål ej sällan förekommande tvisterna om vem som i ett visst fall vore att anse såsom ägare. Vidare upphörde den omotiverade privilegiering som juridiska personer hittills åtnjutit.

Föreningen, som finner sig kunna giva lagförslaget sin obetingade anslutning, anför följande:

Gällande bestämmelser rörande rätt till ersättning för skada i följd av trafik med två eller flera motorfordon hade i den praktiska tillämpningen visat sig leda till resultat, vilka ofta framstått såsom mindre tillfredsställande ur materiellträttsliga synpunkter. Efter tillkomsten av trafikförsäkringslagen hade den praktiska betydelsen av reglernas bristande följdriktighet avsevärt stegrats. Behovet av en revision hade i följd härav särskilt under de senaste åren gjort sig starkt gällande. De nuvarande bestämmelserna om ansvarigheten och dess fördelning vid kollisioner eller vid skada förorsakad genom flera motorfordon vore synnerligen invecklade och svårförstådda. Avsevärda olägenheter hade härav följt såväl för domstolarna och parter i rättegångar som för försäkringsanstalterna vid deras skaderegleringsarbete och i övrigt i deras förhållande till allmänheten. Det föreliggande förslaget, vilket innefattade en betydande förenkling i förhållande till nu gällande ersättningsregler, skulle medföra betydande lättnad för dem, som hade att syssla med ersättningsreglernas praktiska tillämpning, och allmänheten torde utan större svårighet kunna tillägna sig kännedom om de nya reglernas rätta innebörd. En minskning av antalet rättegångar rörande ersättning för skada i följd av automobiltrafik torde i följd härav kunna vinnas.

Försäkringsinspektionen, som finner goda skäl hava förebragts för ändring av 1916 års lag i föreslagen riktning, uttalar sig särskilt rörande frågan om reformens inverkan på premiesättningen vid trafikförsäkringen. I detta hänseende anför försäkringsinspektionen följande:

För erhållande av den för premieberäkningen erforderliga statistiken hade försäkringsinspektionen föreskrivit, att försäkringsanstalterna skulle årligen enligt fastställda formulär lämna en redogörelse för riskförloppet inom olika motorfordonsklasser under det förflutna räkenskapsåret. Anstalternas uppgifter granskades och bearbetades av inspektionen. Innan bearbetad statistik från den obligatoriska trafikförsäkringen förelegat, hade bolagens tariffer byggt på statistik från den tidigare bedrivna frivilliga automobilansvarighetsförsäkringen. Dessa tariffer hade emellertid ändrats, när siffror angående riskförloppet inom trafikförsäkringen under år 1930 förelegat utarbetade, och de hade sedermera ytterligare justerats med ledning av statistiken för år 1931. Det måste förutsättas att tarifferna även i fortsättningen komme att omregleras, därest tillgänglig erfarenhet utvisade, att detta vore

befogat. Konstaterades det, att skaderegleringskostnader och andra omkostnader nedginge, borde motsvarande hänsyn tagas härtill vid premiesättningen. En dylik nedgång kunde bli följden av den nu föreslagna lagändringen, enär den skulle leda till viss förenkling i skaderegleringsarbetet vid kollisionsskador. Detta skulle innebära en verklig minskning av utgiftsbördan för automobilismen, även om densamma torde bliva relativt obetydlig, medan däremot den ifrågasatta ändringen i själva ansvarigheten ur kostnadssynpunkt i stort sett endast innebure, att vissa av automobilismens utgifter för skadeersättningar till tredje man överflyttades till dess kostnader för vagnskador.

Vidare har *justitierådet E. Stenbeck* som på anmodan av mig tagit del av promemorian förklarat sig tillstyrka den däri föreslagna lösningen. Denna skulle enligt hans uppfattning undanröja betydande olägenheter, som äro förbundna med tillämpningen av gällande föreskrifter.

Departementschefen.

För min del kan jag i allt väsentligt instämma i de synpunkter som kommit till uttryck i promemorian. Jag anser sålunda att automobilägare, i de skadefall varom här är fråga, bör i ansvarighetshänseende likställas med vållande förare ej blott såsom nu i förhållande till skadelidande tredje man utan även i det inbördes förhållandet mellan de olika automobilernas ägare och förare. Härigenom skulle vinnas den avsevärda förenklingen, att man vid skadans fördelning mellan de olika sidorna kunde betrakta vardera automobilens ägare och förare såsom en enhet. Att en reform av denna innebörd i de särskilda skadefallen skulle leda till mera tillfredsställande resultat än som följa av nuvarande ordning har utförligt påvisats i promemorian och jämväl vitsordats i avgivna yttranden. Vad särskilt angår sådana fall då endast föraren av den ena automobilen övertygats om vållande medan den andra föraren icke visats vara fri från vållande, delar jag den i promemorian uttalade meningen, att den sida som överbevisats om vållande bör slutligen vidkännas hela ansvaret. Vad slutligen i promemorian föreslås angående jämkning av skadestånd, som kan tillkomma särskild förare på grund av bestämmelserna i 1916 års lag, finner jag mig likaledes böra biträda. På grund av vad jag sålunda anfört och då jag ej heller funnit anledning till erinran mot det i anslutning till promemorian upprättade lagförslaget, är jag beredd tillstyrka, att lagrådets yttrande inhämtas över förslaget.

Promemorian torde få såsom bilaga B fogas vid detta protokoll.»

Föredraganden uppläser härefter omförmälda förslag till *lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* av den lydelse den vid detta protokoll fogade *bilagan A* utvisar, samt hemställer, att lagrådets utlåtande över förslaget måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:
H. Stefenson.

Bilaga A.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Härigenom förordnas att 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skola erhålla följande ändrade lydelse:

5 §.

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, någondera automobilens ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

11 §.

Vad ägare eller annan utgivit enligt denna lag äge han söka åter av den, som vållat skadan.

Har skada uppstått i följd av trafik med två eller flera automobiler, skall i fråga om den del av ersättningen, som slutligen skall gäldas av viss sida, vad i första stycket sägs gälla mellan ägaren, brukaren och föraren å den sidan.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1934.

Bilaga B.

P. M.

En revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik har påyrkats från skilda håll, såväl inom som utom riksdagen.

Vid behandlingen av det för 1928 års riksdag framlagda förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon uttalade första lagutskottet såsom önskemål, att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen. I den proposition, nr 99, varigenom nytt förslag till lag om trafikförsäkring förelades 1929 års riksdag, yttrade dåvarande departementschefen, att han funne beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen att omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Emellertid ansåg han frågan härom böra anstå och upptagas först i samband med en revision av 1916 års lag. Riksdagen, som i allt väsentligt godkände lagförslaget, anhöll på lagutskottets hemställan i skrivelse (nr 94), 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.

Under riksdagarna 1932 och 1933 kom frågan om revision av 1916 års lag i anledning av väckta motioner ånyo under första lagutskottets bedömande. Utskottet, som avstyrkte motionerna och därvid hänvisade till den av riksdagen begärda utredningen, förklarade sig vidhålla sin tidigare uttalade uppfattning att åtminstone vissa fall av ren olyckshändelse borde omfattas av trafikförsäkringen. De av utskottet avgivna utlåtandena godkändes i kamrarna.

I skrivelser till Kungl. Maj:t eller justitiedepartementet hava ock åtskilliga sammanslutningar framfört krav på ändringar i 1916 års lag. Sålunda torde få nämnas att kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund i skrivelse den 21 mars 1927 — med instämmande av ett flertal motororganisationer — hemställt, att bevisreglerna enligt den nu gällande lagen måtte ändras till att i det väsentliga överensstämma med de bevisregler, som funnos i den förut gällande 1906 års lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Enahanda yrkande har även framställts av Sveriges trafikbilägares riksförbund i skrivelse den 26 november 1932. Skånska automobilklubben har i skrivelse den 28 april 1932 påyrkat lagändring i syfte att vidga rätten till skadestånd för passagerare i automobil. Slutligen

har Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges omnibusägares riksförbund i skrivelse den 3 april 1933 hemställt om sådan ändring i 1916 års lag, att bevisskyldigheten komme att åvila den, som framställde anspråk på skadestånd.

Av vad sålunda nämnts framgår att någon enighet ej föreligger beträffande frågan i vilken riktning en reform på detta område bör genomföras. Medan från ena hållet påfordras en utvidgning av automobilägarens trafikansvar, yrkas från andra hållet en väsentlig inskränkning i denna ansvarighet. Med tanke på de olika intressen, som äro knutna vid förevarande lagstiftning, är det också helt naturligt, att starka meningsskiljaktigheter i nämnda hänseenden kunna föreligga.

En väsentlig förskjutning i den allmänna intresseavvägning, som avspeglas i 1916 års lag, torde icke kunna genomföras förrän efter en mycket ingående utredning. Sociala och ekonomiska synpunkter måste därvid träda i förgrunden. I rättstekniskt avseende möta vanskliga problem; den allmänna skadeståndsrätten, som vid en sådan utredning ej kan undgå att beröras, utgör över huvud en synnerligen omstridd del av rättsordningen.

Vad särskilt angår den utvidgning av trafikansvaret, som synes bliva en följd av den ifrågasatta utsträckningen av trafikförsäkringsskyddet, är det av vikt att undersöka, i vad mån motortrafiken skulle komma att ytterligare ekonomiskt belastas genom den premieförhöjning, som med en dylik förändring lärer bliva ofrånkomlig. För att kunna bedöma verkningarna i detta hänseende måste särskild statistik uppläggas. Åtgärder i sådant syfte hava ock tidigare vidtagits men hava på grund av särskilda tekniska svårigheter icke hittills medfört resultat. Under innevarande år har frågan upptagits till förnyat övervägande. Det är emellertid icke ännu möjligt att exakt angiva, när detta ärende kan föras fram till slutlig lösning. Utöver den tid som åtgår för anskaffande av nödigt statistiskt material tarvas viss ytterligare tid för en allsidig och grundlig utredning.

Under sådana förhållanden har det synts kunna ifrågasättas, huruvida icke, utan avbidan på en mera vittgående reform, vissa framträdande brister i lagens utformning redan nu borde avhjälpas. Dessa brister upptäckas, när man i detalj granskar de särskilda skadeståndsreglerna. En sådan undersökning giver vid handen, att lagstadgandena delvis äro otydliga och ofullständiga och att de i åtskilliga fall leda till resultat, vilka framstå såsom inkonsekventa eller direkt orättvisa. Ur dessa synpunkter har särskilt från domstolsjuristers och advokaters sida ofta yppats missnöje med lagstiftningen på detta område.[1]

[1] De svårigheter som gällande regler erbjuda vid rättstillämpningen beröras särskilt i tre av justitierådet Einar Stenbeck författade uppsatser, den första i Svensk Juristtidning, årg. 1928, s. 520 ff., den andra i »Festskrift tillägnad Erik Marks von Würtemberg», s. 548 ff. och den tredje i Svensk Juristtidning, årg. 1932, s. 56 ff. I dessa uppsatser framhålles också behovet av en rationell förenkling av rättsreglerna på området.

En partiell reform i de avseenden nedan kommer att föreslås synes icke i någon mån föregripa ställningstagandet till den principiella fråga, varom riksdagen i förutnämnda skrivelse begärt utredning. Det samband, som kan sägas föreligga, torde uteslutande vara av den art, att genomförandet av den partiella reformen till en viss grad underlättar möjligheterna för en tillfredsställande lösning av den större frågan.

Vid ämnets behandling torde först böra lämnas en redogörelse för nu gällande lagstiftning i de delar, som i detta sammanhang äro av intresse.

Gällande rätt.

Enligt den allmänna regeln i 6 kap. 1 § strafflagen skall skada, som någon genom brott annan tillfogar, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. Denna regel äger tillämpning jämväl på skada i följd av automobiltrafik. Om det utredes att den som framfört automobilen — vare sig det är ägaren eller särskild förare — uppsåtligen eller genom ovarsamhet vållat skadan, är han skadeståndsskyldig jämlikt nämnda lagrum. Enligt 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är emellertid ägaren av bilen skyldig att under vissa förutsättningar gottgöra skada, som uppkommit utan hans eget vållande. Om skadan drabbat person eller egendom, som icke befordrades med bilen, är enligt 2 § i nämnda lag bilägaren ansvarig, då ej av omständigheterna framgår att skadan varken förorsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. Även föraren är skyldig ersätta dylik skada, då ej av omständigheterna framgår att han icke varit vållande till densamma. Enligt dessa regler inträder således skadeståndsskyldighet för ägaren och föraren, ej blott när den sistnämnde överbevisats om vållande, utan även i det fall, då vållande visserligen ej blivit styrkt men det ej heller blivit ådagalagt att föraren är fri från skuld. Har däremot skadan drabbat person eller egendom, som befordrades med automobilen, föreligger i regel icke någon skadeståndsskyldighet på grund av 1916 års lag. Om i följd av trafik med bil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogas någon som med bilen befordras, är dock enligt 4 § i 1916 års lag ägaren ansvarig, under förutsättning att föraren överbevisats om vållande. — För den händelse den skadelidande själv medverkat till skadan, gäller såväl enligt 6 kap. 1 § strafflagen som enligt 1916 års lag, att skadeståndet skall skäligen jämkas.

I det fall att i följd av trafik med två (eller flera) automobiler skada tillfogats en utomstående tredje man är ansvarigheten solidarisk, vare sig den grundas å vållande eller icke. Uttrycklig bestämmelse om solidariskt ansvar finnes såväl i 6 kap. 5 § strafflagen som i 5 § första stycket av 1916 års lag. I sistnämnda lagrum föreskrives tillika, att de ansvariga sinsemellan skola taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med

hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Denna regel avser endast det fall att båda bilägarna svara för skadan enligt 1916 års lag. Äro båda bilägarna övertygade om vållande, torde dock — ehuru strafflagen icke innehåller någon föreskrift om regressrätt mot medansvarig — den som utbetalar skadeståndet vara berättigad att av den andre återfå viss del av det erlagda beloppet. Mera oklart är väl det fall, att endast den ena bilägaren är ansvarig enligt 6 kap. 1 § strafflagen under det den andres ansvar grundas å 1916 års lag. I gällande lagstiftning finnes icke något uttryckligt stadgande, huruvida i en dylik situation ersättningsbördan skall fördelas mellan de ansvariga eller ej. Vissa slutsatser rörande denna fråga hava dock dragits av regressbestämmelsen i 11 § av 1916 års lag, såsom längre fram torde få utvecklas.

Vad angår det fall, att i följd av trafik med två eller flera automobiler skada tillfogats endera automobilens ägare eller honom tillhörig egendom, så kan även här ansvarigheten grundas antingen å 6 kap. 1 § strafflagen eller å 1916 års lag. Hava båda bilägarna varit vållande till sammanstötningen, är den skadelidande enligt 6 kap. 1 § strafflagen skyldig att vidkännas jämkning i honom tillkommande skadestånd. Har ingen av bilägarna övertygats om egen skuld till kollisionen, gäller enligt 5 § andra stycket, att ersättning till den skadelidande jämkas efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår att varken bristfällighet å hans automobil eller vållande av dess förare medverkat till skadan. Däremot innehåller lagen icke något uttryckligt stadgande för den händelse ansvar för kollisionen åvilar den ena bilägaren på grund av eget vållande och den andra bilägaren enligt 1916 års lag.

Att lagstiftningen icke närmare reglerat förhållandet mellan bilägares trafikansvar enligt 1916 års lag och ansvar på grund av vållande enligt 6 kap. 1 § strafflagen har tidigare givit upphov till tvekan i rättstillämpningen. Det praktiskt betydelsefulla spörsmålet, huruvida jämkning av ersättning för skada i följd av bilkollision skall äga rum i det fall, att ansvar för kollisionen åvilar den ena bilägaren på grund av eget vållande och den andra bilägaren enligt 1916 års lag, har av domstolarna besvarats olika. Sedan högsta domstolen i två särskilda utslag under åren 1927 och 1928 tagit ställning till nämnda spörsmål, torde dock rättstillämpningen hava blivit någorlunda enhetlig. I det förra rättsfallet, vari en sammanstötning mellan två av ägarna förda automobiler förelåg till bedömande, förpliktade Svea hovrätt — vars utslag sedermera fastställdes av högsta domstolen — den ena bilägaren, som övertygats om vållande, att utgiva fullt skadestånd till den andra bilägaren, som visserligen icke styrkt sig vara utan skuld men dock ej överbevisats om vållande. I det senare rättsfallet bedömdes en kollision mellan två automobiler, A och B, av vilka den förra fördes av särskild förare och den senare av sin ägare. Ehuru i detta mål föraren av A-bilen ansågs övertygad att hava i lika mån som ägaren av B-bilen varit vållande till sammanstötningen, förpliktade Stock-

holms rådstuvurätt — vars utslag sedermera fastställdes i överrätterna — ägaren av B-bilen att till ägaren av A-bilen utgiva fullt skadestånd, varemot föraren av A-bilen ålades att till ägaren av B-bilen utgiva allenast jämkat skadestånd.

Den ståndpunkt praxis sålunda intagit är grundad i hänsyn till regressreglerna i 1916 års lag. I 11 § av denna lag stadgas, att vad ägare eller annan utgivit enligt samma lag äge han söka åter av den som vållat skadan. Denna bestämmelse torde ej endast avse rätt för ägaren till regress mot föraren av bilen utan — på sätt av förarbetena till lagen synes framgå — jämväl innebära undantag från den i 5 § första stycket upptagna fördelningsregeln. Med tillämpning av 11 § lärer sålunda, om skada tillfogats tredje man i följd av trafik med två automobiler, den bilägare, som på grund av sitt trafikansvar nödgats utbetala skadestånd, vara berättigad att bliva helt gottgjord härför av den andra bilägaren, såframt denne överbevisats om vållande. När skada tillskyndats tredje man, torde alltså det slutliga ansvaret bilägarna inbördes helt bäras av den vållande. Vid sådant förhållande har emellertid följdriktigheten ansetts kräva, att när skadan drabbat en av bilägarna, ansvaret härför likaledes helt lägges å den vållande. Någon analog tillämpning av den i 5 § andra stycket upptagna jämkningsregeln skulle ej förekomma. Principen torde följaktligen — såsom i praxis antagits — vara den, att om av två bilägare den ene är ansvarig enligt 6 kap. 1 § strafflagen och den andre efter 1916 års lag, den förre är i förhållande till den senare skyldig att helt svara för skadan.

Med nu angivna utgångspunkter kommer emellertid skadeståndsreglernas tillämpning i fråga om skada förorsakad av två eller flera automobiler att leda till ganska varierande resultat, allteftersom bilarna förts av ägaren eller särskild förare samt vållande ligger någon eller några av de medverkande till last. Huru *bilägares* ersättningsrätt i olika fall kan växla framgår av följande översikt.

Det antages att bilen A skadas vid kollision med bilen B och att å båda sidor föreligger styrkt vållande i ungefär samma grad. Om båda bilägarna själva fört sina bilar, har A-bilägaren i dylikt fall rätt att av B-bilägaren utfå ersättning för *hälften* av skadan. Om A-bilen förts av ägaren men B-bilen av särskild förare, får A-bilägaren *ingen* ersättning av B-bilägaren utan har endast rätt att av B-bilföraren bekomma ersättning för hälften av skadan. Om åter A-bilen förts av särskild förare och B-bilen förts av ägaren, får A-bilägaren *fullt* skadestånd av B-bilägaren. Om slutligen båda bilarna förts av särskilda förare, har A-bilägaren rätt att av B-bilägaren utfå ersättning för *hälften* av skadan men har full skadeståndsrätt mot B-bilföraren. Att omfattningen av A-bilägarens rätt till skadestånd av B-bilägaren — när A-bilägaren själv fört bilen och överbevisats om vållande samt vållande föreligger även vid B-bilens framförande — är beroende av om B-bilen fördes av ägaren eller av särskild förare, synes knappast rimligt. Och lika litet rimligt synes det vara, att omfattningen av A-bilägarens

rätt till skadestånd av B-bilägaren — när A-bilen förts av särskild förare — är beroende uteslutande av det vållande, som föreligger å B-bilens sida, utan hänsyn till att vållande föreligger hos A-bilföraren.

Det förutsättes härefter att styrkt vållande föreligger å den skadade A-bilens sida, under det att B-bilen ej visats vara fri från skuld. Om båda bilägarna själva fört sina bilar, får A-bilägaren i dylikt fall *ingen* ersättning. Detsamma gäller om A-bilen förts av ägaren men B-bilen av särskild förare. Om åter A-bilen förts av särskild förare och B-bilen av sin ägare, har A-bilägaren rätt till jämkat skadestånd av B-bilägaren. Härvid bör emellertid det styrkta vållandet å A-bilens sida i allmänhet beaktas i högre grad än det allenast presumerade vållandet å B-bilens sida t. ex. i proportionen 2 till 1. A-bilägaren får då rätt att av B-bilägaren utfå ersättning för *en tredjedel* av skadan, därför dock den sistnämnde har full regressrätt mot A-bilföraren. Motsvarande gäller om båda bilarna förts av särskilda förare. Även i dessa fall framstår det som irrationellt, att A-bilägarens skadeståndsrätt mot B-bilägaren påverkas av den omständigheten, huruvida bilarna förts av ägarna eller särskilda förare.

Slutligen antages att styrkt vållande föreligger å B-bilens sida, under det att den skadade A-bilen ej visats vara fri från skuld. Om båda bilägarna själva fört sina bilar, får A-bilägaren i dylikt fall *fullt* skadestånd av B-bilägaren. Om A-bilen förts av ägaren men B-bilen av särskild förare, har A-bilägaren rätt att av B-bilägaren utfå allenast jämkat skadestånd — enligt ovan angivna beräkningsgrund *två tredjedelar* av skadan — men har full skadeståndsrätt mot B-bilföraren. Om åter A-bilen förts av särskild förare och B-bilen förts av ägaren, får A-bilägaren *fullt* skadestånd av B-bilägaren. Om slutligen båda bilarna förts av särskilda förare, har A-bilägaren rätt att av B-bilägaren utfå allenast jämkat skadestånd, *två tredjedelar* av skadan, men har full skadeståndsrätt mot B-bilföraren. Även här påverkas B-bilägarens ansvar irrationellt av den omständigheten, huruvida bilarna förts av ägarna eller särskilda förare.

Det torde ock i detta sammanhang böra påpekas, att de växlande lösningar, som i ovan angivna grupper av fall uppkomma, allteftersom bilarna förts av ägaren eller särskild förare, leda till ett gynnande av den bilägare, vars bil föres av särskild förare, i jämförelse med den bilägare, som själv för sin bil. Detta kan understundom i viss mån framstå såsom en social orättvisa.

Till dylika växlande resultat i fråga om bilägares skadeståndsrätt och skadeståndsskyldighet kommer man icke i de fall, då ansvarigheten uteslutande grundas å 1916 års lag. Om styrkt vållande ej föreligger å något håll men ingendera sidan visats vara fri från skuld, har A-bilägaren alltid rätt till jämkat skadestånd av B-bilägaren, och detta oavsett, huruvida bilarna eller en av dem förts av särskild förare eller ej. Har B-bilen förts av särskild förare, är denne lika med B-bilägaren ansvarig mot A-bilägaren.

De i 5 § av 1916 års lag upptagna fördelnings- och jämkningsreglerna

avse icke *särskild förares* rätt till ersättning för honom tillskyndad skada. Då enligt uttryckligt uttalande vid lagens tillkomst ej heller någon analog tillämpning av dessa regler varit avsedd, kommer förarens ersättningsrätt att bedömas enligt 2 § i 1916 års lag. Om A-bilen, som föres av särskild förare, kolliderar med B-bilen och å båda sidor föreligger styrkt vållande i ungefär samma grad, har A-bilföraren, om skada tillfogats honom, rätt att av B-bilägaren utfå ersättning för *hälften* av skadan. Föres även B-bilen av särskild förare, är denne ansvarig i samma omfattning som ägaren. Antages styrkt vållande föreligga å A-bilens sida, under det att B-bilen ej visats vara fri från skuld, blir ock resultatet att A-bilföraren kan utfå jämkat skadestånd av B-bilägaren och, om B-bilen föres av särskild förare, av denne. Förutsättes däremot att styrkt vållande föreligger å B-bilens sida, under det att A-bilen ej visats vara fri från skuld, får A-bilföraren *fullt* skadestånd av B-bilägaren och, om B-bilen föres av särskild förare, av denne. Samma rätt tillkommer A-bilföraren i de fall, att styrkt vållande ej föreligger å något håll men ingendera sidan visats vara fri från skuld, eller att allenast A-bilföraren framstår såsom oskyldig.

I fråga om *passagerares* rätt till ersättning för liden skada i följd av trafik med två (eller flera) automobiler bliva resultaten under nedannämnda förutsättningar följande. Om å båda sidor föreligger styrkt vållande, har den skadade passageraren i bilen A full skadeståndsrätt mot B-bilens ägare och förare samt mot A-bilens förare; skadeståndsrätt mot A-bilägaren finnes endast om denne själv förde sin bil. Till samma resultat kommer man jämväl, om å A-bilens sida föreligger styrkt vållande och B-bilen ej visats vara fri från skuld. Var A-bilen en s. k. hyrbil, erhåller dock A-passageraren i de nu nämnda fallen full skadeståndsrätt mot båda bilarnas ägare och förare. Om åter styrkt vållande förefinnes å B-bilens sida, under det att A-bilen ej visats vara fri från skuld, har A-passageraren ej, vare sig A-bilen är en hyrbil eller icke, någon skadeståndsrätt mot A-bilens ägare och förare men däremot full skadeståndsrätt mot B-bilens ägare och förare. Detsamma gäller ock för de fall, att ingendera sidan överbevisats om vållande men ej heller visats vara fri från skuld, eller att A-sidan framstår såsom oskyldig.

Den ersättningsrätt som enligt 1916 års lag föreligger mot bilägaren är tydligen ur ekonomisk synpunkt av långt större värde än den ersättningsrätt som finnes mot bilföraren. Denna skillnad var ock av stor betydelse, så länge ansvarighetsförsäkringen var frivillig. Den frivilliga ansvarighetsförsäkringen innebar allenast, att försäkringsanstalten svarade för den ersättning som ålåg *bilägaren*. Däremot innebar försäkringen ingen garanti för utfående av skadestånd av bilföraren. I detta ur flera synpunkter mindre tillfredsställande förhållande har den lagstadgade trafikförsäkringen medfört en betydande förändring.

Enligt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon är ägare

av automobil, som brukas här i riket, pliktig att å bilen taga och vidmakthålla försäkring, som avses i nämnda lag. Trafikförsäkring å automobil innefattar enligt 3 § trafikförsäkringslagen dels garantiförsäkring i förhållande till skadelidande (försäkringshavaren) och dels ansvarighetsförsäkring till förmån för försäkringstagaren d. v. s. automobilens ägare. Garantiförsäkringen medför rätt för den, som i följd av trafik med bilen här i riket är enligt lag berättigad till skadestånd av *bilens ägare eller förare*, att utbekomma skadeståndet av försäkringsanstalten. Sådan rätt föreligger, vare sig den ägaren eller föraren åvilande skadeståndsskyldigheten är grundad å 6 kap. strafflagen eller 1916 års lag. Såsom ansvarighetsförsäkring gäller trafikförsäkringen, i den mån bilens ägare (försäkringstagaren) ej enligt särskilt förbehåll åtagit sig självrisk, mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av trafik med automobilen. — Enligt 11 § trafikförsäkringslagen skall försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhopa 60,000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhopa 10,000 kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande yrkesmässig trafik kan dock Kungl. Maj:t föreskriva högre försäkringsbelopp.

Trafikförsäkringslagen innehåller icke några särskilda bestämmelser för de fall, då skada uppkommit till följd av trafik med två eller flera bilar. Vid en undersökning huru ansvaret i dylika fall bör fördelas mellan de försäkringsanstalter, där bilarna äro trafikförsäkrade, har man att sammanställa skadeståndsreglerna enligt strafflagen och 1916 års lag med bestämmelserna i trafikförsäkringslagen och försäkringsavtalslagen. Härigenom torde följande regler kunna härledas.

Då skada tillskyndas en *utomstående tredje man* till följd av trafik med bilarna A och B samt bilarnas ägare och förare äro ansvariga för skadan, kan den skadelidande efter eget val uttaga skadeståndsbeloppet hos endera av de försäkringsanstalter, där bilarna äro trafikförsäkrade. Utbetalas beloppet av den anstalt, hos vilken A-bilen är trafikförsäkrad (A-anstalten), torde denna anstalt jämlikt 25 § 1 stycket försäkringsavtalslagen inträda i den skadelidandes (försäkringshavarens) rätt mot B-bilens ägare och förare, i den mån dessa enligt gällande grundsatser rörande skadeståndets fördelning mellan de till skadan medverkande skola slutligen vidkännas skadeståndet. Denna regressrätt kan A-anstalten på grund av B-bilens trafikförsäkring göra gällande mot den anstalt (B-anstalten), hos vilken B-bilen är försäkrad. Någon fördelning av skadeståndet mellan försäkringsanstalterna sker emellertid icke i det fall, att å ena bilens sida föreligger styrkt vållande. Detta gäller oberoende av huruvida bilarna förts av sina ägare eller av särskilda förare. Av skadeståndsreglerna följer nämligen, att om exempelvis B-bilföraren övertygats om vållande, A-bilägaren har regressrätt ej blott mot B-bilägaren för så stor del av skadeståndet, som dem emellan enligt 5 § 1 stycket av 1916 års lag skäligen bör belöpa å B-bilägaren,

utan jämväl för hela skadeståndsbeloppet mot B-bilföraren. Har A-anstalten utbetalat skadeståndet till den skadelidande, inträder anstalten i dennes rätt mot B-bilens ägare och förare. Och då B-anstalten svarar jämväl för B-bilförarens skadeståndsskyldighet, bör följaktligen A-anstalten äga rätt att av B-anstalten utbekomma hela skadeståndet.

Beträffande de fall då i följd av trafik med två (eller flera) automobiler skada tillfogats endera *automobilens ägare* eller honom tillhörig egendom torde, vid en genomgång av de exempel som ovan blivit uppställda för belysning av bilägares ersättningsrätt, följande resultat framkomma.

1) Det antages att bilen A skadas vid kollision med bilen B och att å båda sidor föreligger styrkt (ej grovt) vållande i ungefär samma grad.

a) Om båda bilägarna själva fört sina bilar, har A-bilägaren rätt att av B-bilägaren och således jämväl av B-anstalten utfå ersättning för *hälften* av skadan. Någon regressrätt tillkommer därvid ej B-anstalten.

b) Om A-bilen förts av ägaren men B-bilen av särskild förare, har A-bilägaren ingen skadeståndsrätt mot B-bilägaren men rätt att utfå ersättning för *halva* skadan av B-bilföraren. På grund av det ansvar trafikförsäkringen medför jämväl för det skadestånd, som skadelidande äger utbekomma av bilföraren, har A-bilägaren rätt att utbekomma nämnda ersättning av B-anstalten. Huruvida B-anstalten har regressrätt mot B-bilföraren torde kunna ifrågasättas. Eftersom någon skadeståndsskyldighet i detta fall ej åvilar B-bilägaren, täckes ifrågavarande ersättning följaktligen icke av den i trafikförsäkringen ingående ansvarighetsförsäkringen till förmån för B-bilägaren. Då regressrätt mot B-bilföraren vid sådant förhållande ej är utesluten genom bestämmelserna i 20 § 2 stycket trafikförsäkringslagen, måste frågan om regressrätt bedömas enligt 25 § 1 stycket försäkringsavtalslagen. Enligt sistnämnda lagrum äger försäkringsanstalten inträda i försäkringshavarens — i detta fall den skadelidande A-bilägarens — rätt gent emot den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke. Då ansvar enligt 1916 års lag åvilar bilförare allenast i den mån ansvar enligt nämnda lag uppkommer för bilägaren (jfr 2 § 3 st. och 5 § 2 st. i 1916 års lag) och följaktligen i förevarande fall B-bilföraren icke är ansvarig enligt 1916 års lag utan endast jämlikt 6 kap. 1 § strafflagen, där ansvaret förutsätter vållande, synes den meningen kunna hävdas, att — då uppsåt eller grov vårdslöshet ej föreligger — B-anstalten saknar regressrätt mot B-bilföraren.

c) Om A-bilen förts av särskild förare men B-bilen av ägaren, har A-bilägaren rätt att av B-bilägaren och således jämväl av B-anstalten utfå *full* ersättning för skadan. Då A-anstalten enligt 3 § 2 stycket trafikförsäkringslagen icke är ansvarig för skada å A-bilen, kan B-anstalten — ehuru A-bilföraren medverkat till skadan — icke av A-anstalten återsöka någon del av ersättningen. Som vidare A-bilföraren ej är enligt 1916 års lag ansvarig

för skada å A-bilen, kan någon regressrätt mot honom i detta fall — då det förutsatts att grovt vållande ej föreligger — icke tillkomma B-anstalten.

d) Om båda bilarna förts av särskilda förare, är A-bilägaren berättigad att utfå ersättning av B-bilägaren för *halva* och av B-bilföraren för *hela* skadan. A-bilägaren har således rätt att av B-anstalten utfå det *fulla* skadeståndet. Enligt 20 § 2 stycket trafikförsäkringslagen saknar B-anstalten regressrätt mot B-bilföraren för den hälft av skadeståndet som A-bilens ägare var berättigad att utfå av B-bilens ägare. Av skäl som utvecklats under b) har B-anstalten ej heller någon regressrätt mot B-bilföraren för den återstående hälften av skadeståndet. Och på sätt anförts under c) saknar B-anstalten regressrätt jämväl mot A-anstalten och A-bilföraren.

2) Det antages att styrkt (ej grovt) vållande föreligger å den skadade A-bilens sida, under det att B-bilen ej visats vara fri från skuld.

a) Om båda bilägarna själva fört sina bilar, får A-bilägaren *ingen* ersättning av B-bilägaren eller B-anstalten. Han får själv bära förlusten, för så vitt han icke tagit kaskoförsäkring för sin bil.

b) Om A-bilen förts av ägaren men B-bilen av särskild förare, har A-bilägaren icke någon rätt till ersättning vare sig av B-bilägaren eller B-bilföraren. Resultatet blir således detsamma som under a).

c) Om A-bilen förts av särskild förare men B-bilen av sin ägare, är A-bilägaren berättigad att av B-bilägaren och således jämväl av B-anstalten utfå jämkat skadestånd, t. ex. efter vad förut utvecklats ersättning för *en tredjedel* av skadan. Av skäl som angivits under 1 c) kan någon regressrätt ej tillkomma B-anstalten gent emot A-bilföraren.

d) Om båda bilarna förts av särskilda förare, är A-bilägaren berättigad att av såväl B-bilägaren som B-bilföraren och således jämväl av B-anstalten utfå jämkat skadestånd, t. ex. ersättning för *en tredjedel* av skadan. Regressrätt kan ej tillkomma B-anstalten mot någon av förarna.

3) Det antages vidare att styrkt (ej grovt) vållande föreligger å B-bilens sida, under det att den skadade A-bilen ej visats vara fri från skuld.

a) Om båda bilägarna själva fört sina bilar, är A-bilägaren berättigad att av B-bilägaren och således jämväl av B-anstalten utfå *full* ersättning för skadan.

b) Om A-bilen förts av ägaren men B-bilen av särskild förare, är A-bilägaren berättigad att utfå jämkat skadestånd, t. ex. *två tredjedelar,* av B-bilägaren och *fullt* skadestånd av B-bilföraren. A-bilägaren har således rätt att av B-anstalten utfå *full* ersättning för skadan. Av skäl som utvecklats under 1 b) och d) har B-anstalten icke någon regressrätt mot B-bilföraren (då det förutsatts att grovt vållande ej föreligger).

c) Om A-bilen förts av särskild förare och B-bilen av ägaren, är A-bilägaren berättigad att av B-bilägaren och B-anstalten utfå *full* ersättning för skadan. Då A-bilföraren över huvud ej är ansvarig för skadan, kan B-anstalten icke hava någon regressrätt mot honom.

d) Om båda bilarna förts av särskilda förare, är A-bilägaren berättigad

att av B-bilägaren utfå jämkat skadestånd, t. ex. *två tredjedelar*, och av B-bilföraren *fullt* skadestånd. A-bilägaren har således rätt att av B-anstalten utfå *full* ersättning för skadan. Av skäl som anförts under c) kan B-anstalten icke hava någon regressrätt mot A-bilföraren. På sätt framhållits under 1 b) och d) har B-anstalten ej heller någon regressrätt mot B-bilföraren.

4) Om styrkt vållande ej föreligger å något håll men ingendera sidan visats vara fri från skuld, har den skadade A-bilens ägare rätt att av B-anstalten utbekomma ersättning för *hälften* av skadan, detta oavsett huruvida bilarna eller en av dem förts av särskild förare eller ej. Någon regressrätt tillkommer ej B-anstalten.

Den lämnade redogörelsen torde giva vid handen att skadeståndsreglerna, för de fall då skada uppstått i följd av trafik med två eller flera automobiler, äro synnerligen invecklade. Reglerna kunna i många fall icke omedelbart utläsas av lagen utan måste framkonstrueras genom ganska subtila slutledningsoperationer. Detta är till avsevärd olägenhet vid den praktiska tillämpningen. Såväl för domstolarna, där bilmålen under de senare åren undergått en betydande ökning, som för parter och deras rättegångsombud medför reglernas invecklade beskaffenhet ökat arbete och andra olägenheter. Det måste ock antagas, att sagda förhållande i åtskilliga fall föranleder oriktiga och mot varandra stridande avgöranden, vilket ytterligare ökar den i förevarande mål betydande fullföljdsfrekvensen. En rationell förenkling av ifrågavarande regler måste därför anses angelägen.

Beträffande skadeståndsreglernas rent praktiska verkningar måste visserligen medgivas att den lagstadgade trafikförsäkringen på flera punkter verkat utjämnande och att därigenom vissa i socialt hänseende orättvisa resultat blivit borteliminerade. I dessa fall kvarstår dock en viss olägenhet därigenom att den på trafikförsäkringen grundade uppgörelsen merendels icke kommer till något synbart uttryck i domen; denna återgiver vanligen endast de resultat, vartill själva skadeståndsreglerna leda, och är därför ofta missvisande i förhållande till det faktiska läget.

Den lagstadgade trafikförsäkringen har ej heller medfört sådan förändring, att den slutliga skadeuppgörelsen i samtliga fall innebär ett logiskt och rättvist resultat. Det synes sålunda knappast rimligt, att omfattningen av bilägarens ersättningsrätt i följd av bilkollision, när bilen förts av särskild förare, är beroende uteslutande av det vållande, som föreligger å den andra bilens sida, utan hänsyn till om vållande föreligger hos föraren av förstnämnda bil. Över huvud torde de ovan anförda exemplen utvisa att även ur materiell synpunkt en revision av de nuvarande skadeståndsreglerna, vad angår de fall då skada uppstått i följd av trafik med två eller flera automobiler, måste anses önskvärd.

Om fördelnings- och jämkningsreglerna.

Vid en undersökning av möjligheterna till förenkling av de nuvarande skadeståndsreglerna möter i främsta rummet frågan om den rättsliga betydelsen därav, att bil förts av särskild förare, vilken framstår som *vållande* till skadan. Att bilägaren bör ersätta skada, som vid körning med bilen vållats av föraren, lärer ursprungligen hava utgjort själva grundtanken i den särskilda lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Enligt 2 § i 1906 års lag skulle ägaren, om föraren varit vållande, utgiva skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder, såsom om han själv vållat skadan. Enligt 1916 års lag är ägarens ansvarighet vidsträcktare; den omfattar icke blott skada, som uppkommit genom vållande, utan under vissa förutsättningar jämväl annan skada, som orsakats av trafik med bilen. I detta sammanhang må emellertid fasthållas därvid, att om föraren visats hava vållat skada å person eller egendom, som ej befordras med bilen, ägaren ansvarar för skadan i samma utsträckning som föraren själv. Ägaren likställes med den vållande föraren.

När i följd av trafik med två eller flera automobiler skada tillfogas tredje man, tillämpas denna likställighetsprincip emellertid allenast såvitt angår ansvarigheten mot den skadelidande. I förhållande till de för annan bil ansvariga är ägaren icke likställd med föraren. Om skadan orsakats genom vårdslöshet vid framförandet av såväl bilen A som bilen B, av vilka den förstnämnda förts av särskild förare och den senare av ägaren, bedömes förhållandet mellan bilägarna icke på samma sätt som om A-bilägaren varit medvållande till skadan. A-bilägaren är i nämnda fall icke skyldig att bära någon del av skadeståndet; han har enligt 11 § i 1916 års lag — i motsats till föraren av A-bilen — full regressrätt mot B-bilägaren. Om båda bilarna förts av särskilda förare, har vardera ägaren för vad han utgivit till den skadelidande eller i regressväg till den andra bilägaren regressrätt mot båda förarna, under det att dessa böra anses skyldiga att sinsemellan fördela ersättningsbördan efter graden av sitt vållande. Det torde emellertid kunna ifrågasättas, om icke ägarens likställande med den vållande föraren jämväl i förhållande till den andra bilens ägare och förare skulle innebära en mera rationell ståndpunkt än den som gällande rätt intager. Om ägaren betraktas som likställd med föraren, såvitt angår förhållandet till den skadelidande, torde det vara följdriktigt, att *ägaren likställes med föraren* även i förhållande till övriga ansvariga. Genomföres detta, skulle i fråga om den del av skadeståndet, som belöper å endera bilen i förhållande till de övriga, regressrätten inskränkas till att gälla allenast mellan ägaren (brukaren) och föraren av den bilen. En *fast fördelning av skadan mellan bilarna* skulle vinnas *med hänsyn till graden och arten av vardera bilens medverkan till skadan,* vilket skulle medföra en stor förenkling.

När i följd av trafik med två eller flera automobiler skada tillfogas någondera automobilen, äro bilägarna — såväl den ersättningsskyldige som den

ersättningsberättigade — enligt nuvarande regler olika ställda, allteftersom bilarna eller någon av dem förts av särskild förare, vilken varit vållande till sammanstötningen, eller så ej varit förhållandet. Dessa olikheter skulle kunna utjämnas, därest även här — i konsekvens med det fall, att skadan drabbat tredje man — bilägaren i ansvarighetshänseende likställes med den vållande föraren. Likställighetsprincipen skulle här i första hand tillämpas i de fall, då föraren är skadeståndsskyldig till ägaren av den andra bilen. Det torde emellertid icke vara riktigt att stanna härvid. Om bilen A, som föres av särskild förare, skadas vid kollision med bilen B, som föres av sin ägare, äro A-bilföraren och B-bilägaren, under förutsättning av vållande å båda sidor, solidariskt ansvariga för skadan. A-bilägaren kan sålunda uttaga hela skadeståndet av B-bilägaren. Att bibehålla denna regel — vilken genom gynnandet av den bilägare som ej själv för sin bil framstår såsom socialt orättvis — skulle, om likställighetsprincipen i övrigt genomfördes, vara oegentligt. Det skulle innebära att B-bilägaren bleve sämre ställd än om skadan tillfogats en utomstående tredje man. Följdriktigheten synes därför kräva att ägare likställes med förare även i fråga om ersättning för skada, som drabbat den egna bilen. Förarens vållande bör sålunda bedömas på samma sätt som om den skadelidande bilägaren själv medverkat till skadan.

En förändring i nämnda hänseenden skulle emellertid innebära en viss skärpning av bilägarens ansvarighet gentemot annan bilägare. En bilägare skulle icke, såsom enligt gällande rätt, komma i tryggare ansvarsposition genom att överlåta åt annan person att föra bilen. Nära till hands ligger nu frågan, i vad mån en dylik skärpning av ansvaret stämmer med den utveckling som försiggått och alltjämt försiggår inom skadeståndsrätten i allmänhet.

På detta område härskade tidigare nära nog enväldigt den princip — culparegeln — enligt vilken den som uppsåtligen eller genom ovarsamhet brister i skyldig hänsyn till annans intresse och därigenom orsakar honom skada har att ersätta denna. Ansvarighet oberoende av egen skuld förekom — bortsett från kontraktsförhållanden — endast enligt vissa från äldre tid härrörande stadganden av mera fristående art. Detta läge har under senare årtionden undergått en väsentlig förskjutning. Med de omvälvningar som förekommit bland annat inom maskintekniken, icke minst på trafikväsendets område, har det i allt större omfattning visat sig nödvändigt att släppa kravet på egen skuld såsom förutsättning för skadeståndsskyldighet. Denna allmänna tendens har som bekant avsatt viktiga resultat inom speciallagstiftningen. Men även annorledes kommer utvecklingen klart till synes, framför allt i det ansvar för annans vållande, som i viss utsträckning statuerats inom rättspraxis även beträffande skada utom kontraktsförhållande. En allmän regel om arbetsgivares ansvar för arbetsanställdas vållande kan visserligen icke sägas hava vunnit erkännande i vårt land. Av rättsfallen kan emellertid tydligt utläsas en benägenhet att med arbetsgivarens eget vållande jämställa fel hos en mera självständig arbetsledning. En företa-

gare som till annan överlämnar ledningen av driften eller av viss gren av driften eller åt annan uppdrager en verksamhet av sådan beskaffenhet, att ett fel eller en försummelse kan medföra särskilt betydelsefull effekt, t. ex. skötseln av viss maskin, har ansetts ansvarig för sådan persons vållande. I fråga om typiskt farlig verksamhet lärer för övrigt numera — enligt vad rättsfall från den sista tiden synas giva vid handen — under vissa betingelser erkännas en ansvarighet, som är helt oberoende av eget eller annans vållande. I teorien har ock med styrka framhållits, att när rättsordningen tillåter en farlig verksamhet, emedan det därmed förbundna intresset anses väga tyngre än faremomentet, så bör den som driver verksamheten och därav har den ekonomiska fördelen bära risken för att skada uppkommer; vid kalkyleringen av företaget har han att taga dylik driftsrisk med i beräkningen såsom en produktionskostnad.

Att den till vilken ägaren av en automobil anförtrott bilens förande intager en sådan ställning, att ägaren bör vara ansvarig för hans vållande är uppenbart och blev, såsom redan nämnts, uttryckligen fastslaget genom 1906 års lag. Det måste ock — i belysning av vad ovan anförts — anses stå i god överensstämmelse med rättsutvecklingen att inom det genom 1916 års lagstiftning avgränsade området för bilägarens ansvar för den med automobiltrafiken förbundna risken skärpa bilägarens ansvar genom att på förut angivet sätt likställa de fall, då bilföraren överbevisats om vållande, med de fall, då vållande visats föreligga från bilägarens sida.

Vad särskilt angår sådan skada, som vid sammanstötning drabbat den egna bilen, torde böra erinras om att ett likställande i ansvarshänseende av den skadelidande med en av de skadevållande — i doktrinen benämnt identifikation — icke är okänt i lagstiftning. Bestämmelserna i 220 § sjölagen kunna i detta sammanhang bringas i åtanke. Enligt detta lagrum skall, när fartygssammanstötning orsakats genom vållande å båda sidor, de skyldiga deltaga i skadans ersättande efter förhållandet mellan de å ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Redarens ersättningsanspråk mot det främmande fartyget nedsättes sålunda i den mån befälhavare eller besättning å det egna fartyget medverkat till skadan. Regeln gäller för övrigt ej blott skada å fartyget utan jämväl skada å lasten. I motiven utvecklas, hurusom fartyg och last i förhållande till tredje man betraktas som en enhet; lastägaren måste finna sig i att fel, begångna av den befälhavare, åt vilken han anförtrott sitt gods, inskränka den rätt till ersättning, som eljest skolat tillkomma honom mot det främmande fartyg, som vållat skada å hans egendom.

Det betraktelsesätt som kommit till uttryck i nyssnämnda stadgande i sjölagen torde icke sakna betydelse för lösningen av motsvarande spörsmål beträffande automobilsammanstötning. Föraren intager i förhållande till ägaren sådan ställning, att han är pliktig att söka avvärja skada, som hotar att drabba den åt honom anförtrodda bilen. Brister han i denna skyldighet, torde hans uppdragsgivare, d. v. s. ägaren, vara närmare till att

bära skadan än en utomstående person. Gällande rätts ståndpunkt, att omfattningen av bilägarens ersättningsrätt, när bilen förts av särskild förare, är beroende uteslutande av det vållande, som föreligger å den andra bilens sida, utan hänsyn till om vållande föreligger hos föraren av förstnämnda bil, kan därför icke anses tillfredsställande. Ägaren och föraren hava sådan intressegemenskap, att de i förhållande till utomstående böra betraktas såsom en enhet. Ägaren bör icke i avseende å rätten till ersättning bliva förmånligare ställd enbart av den anledningen att han uppdragit bilens förande åt annan person.

Den ifrågasatta likställighetsprincipen innebär, för det fall att vållande visats föreligga å ömse sidor, att ansvaret delas mellan båda sidorna utan hänsyn därtill, att endera eller båda bilarna förts av särskild förare. Denna regel synes i de särskilda skadeståndsfallen leda till resultat, som äro för rättskänslan mera tilltalande än dem som framgå av den nu gällande ordningen. Om exempelvis skada tillfogats en utomstående tredje man i följd av vårdslöshet vid framförandet av såväl bilen A som bilen B, av vilka den förstnämnda förts av särskild förare, torde en delning av ersättningsbördan mellan de båda bilägarna framstå såsom mera rättvis än en delning mellan A-bilföraren och B-bilägaren. Det är knappast tillfredsställande att, såsom nu sker, låta B-bilägaren i dylikt fall vidkännas risken för A-bilförarens bristande betalningsförmåga. Det är däremot naturligt och rimligt, att det ansvar för förarens vållande, som åvilar A-bilägaren gent emot den skadelidande, även upprätthålles gent emot B-bilägaren; dennes situation bör icke försämras av den omständigheten att A-bilägaren anförtrott bilens förande åt annan person. Liknande synpunkter framträda ock i de fall, då skadan drabbat någondera automobilen. Det är en påtaglig fördel, att bilägarens rätt till ersättning göres oberoende av den för honom ovidkommande omständigheten, huruvida den främmande bilen förts av ägaren eller särskild förare. Att en dylik omständighet, som ej inverkar på ersättningen i det fall att vållande ej visats ligga någon till last, enligt gällande rätt får spela en avgörande roll, när styrkt vållande föreligger, synes knappast berättigat. Skillnaden mellan dessa fall är icke sådan, att förekomsten av särskild förare bör inverka på utgången i ena men icke i andra fallet.

En i viss mån självständig fråga är huru ansvarigheten bör bedömas i sådana fall, då vållande blivit styrkt endast i fråga om den ena bilen medan beträffande den andra bilen frihet från vållande ej blivit visad. Två ståndpunkter synas här möjliga. Den ena, som gäller i tysk rätt, innebär att ansvaret delas. Den andra, som för närvarande omfattas av svensk rättspraxis, betyder däremot att den vållande sidan svarar för hela skadan.

Enligt det förra alternativet skulle ansvaret, om skada orsakats genom samverkan från två bilar, fördelas mellan bilägarna på liknande sätt som enligt gällande rätt i det fall, att båda bilarna förts av särskilda förare. Om exempelvis båda bilarna förts av ägarna och A-bilägaren överbevisats om vållande under det att B-bilägaren ej visats vara fri från skuld, skulle

bilägarna taga del i ersättningens gäldande efter samma grund som nu tillämpas, när båda bilarna förts av särskilda förare och A-bilföraren överbevisats om vållande under det att B-bilföraren icke visats vara fri från skuld. Ansvarsfördelningen skulle ske efter arten och graden av vardera bilens medverkan, därvid måhända i regel grov vårdslöshet finge gälla dubbelt mot enkelt vållande och enkelt vållande dubbelt mot presumerat vållande, naturligen med avvikelser uppåt och nedåt med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. I nämnda exempel skulle A-bilägaren få gälda förslagsvis två tredjedelar och B-bilägaren en tredjedel av skadeståndet. Om däremot grovt vållande förelåge å ena och allenast presumerat vållande å andra sidan, skulle väl i allmänhet den förra sidan komma att svara för hela skadeståndet.

Enligt det senare alternativet skulle däremot bilägarnas inbördes ansvarighet regleras på samma sätt som enligt gällande rätt i det fall, att båda bilarna förts av sina ägare. Om sålunda vållande låge särskild förare av A-bilen till last, medan å B-bilens sida allenast presumerat vållande förelåge, skulle A-bilägaren i förhållande till B-bilägaren bliva ansvarig, ej såsom nu för en del, utan för hela skadeståndet.

Att ett styrkt fel kan vägas mot ett fel, som endast presumeras, innebär icke någon för svensk skadeståndsrätt ny princip. En sådan bedömning kan redan nu förekomma enligt den jämkningsregel, som upptagits i 2 § andra stycket av 1916 års lag. Har exempelvis en bil sammanstött med en hästskjuts och ägaren av den sistnämnda genom eget vållande medverkat till olyckshändelsen, är han berättigad till jämkad ersättning, även om bilföraren icke överbevisats om vållande. Och i ett av högsta domstolen under år 1929 avgjort rättsfall, där en sammanstötning mellan ett järnvägståg och en bil ansågs ligga järnvägens förvaltning till last, under det att föraren av bilen, tillika ägare av densamma, fanns ej vara övertygad om vållande men dock icke kunna antagas vara fri från vållande, tilldömdes järnvägen ett jämkat skadestånd samtidigt som bilägaren fick vidkännas jämkning i honom tillkommande ersättning.

Den omständigheten att en jämkningsregel av nämnda innebörd äger tillämpning beträffande skada orsakad genom samverkan av bil och annat fordon utgör emellertid icke i och för sig något avgörande skäl att, för de fall varom nu är fråga, statuera ansvarsfördelning eller skadeståndsjämkning beträffande skada, som uteslutande härrör från automobiltrafik. Vår lagstiftning om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik vilar dock på den uppfattningen, att automobilen som tagit det allmänna vägnätet i anspråk är ett farligt trafikmedel, för vars särskilda risker vederbörande bör svara i vidsträcktare omfattning än som följer av allmänna rättsgrundsatser. Det överensstämmer med denna grunduppfattning, att en trafikant, som ej själv färdas med bil och vilkens egen ansvarighet är mindre sträng än det med automobilen förbundna trafikansvaret, tillerkännes ersättning för liden skada vid bilolycka, oaktat den skadeorsakande bilens förare icke

överbevisats om vållande, och detta även, ehuru med jämkning av ersättningen, i det fall att den skadelidande genom eget vållande medverkat till skadan. Nämnda uppfattning leder däremot icke i och för sig till uppställande av en liknande regel beträffande det interna förhållandet mellan sådana, vilka i egenskap av ägare eller förare av automobil stå på samma linje i ansvarighetshänseende. En betydelsefull skillnad framträder även i det förhållandet att skada, som orsakas av automobiltrafik, i motsats till annan skada täckes av obligatorisk trafikförsäkring.

Att alternativet med delning av ansvaret skulle te sig fördelaktigt i vissa hänseenden torde böra medgivas. För domstolen är det ofta svårt att bilda sig en säker uppfattning om händelseförloppet vid en bilkollision, och det kan bero av en tillfällighet, att domstolen förmår konstatera ett moment av ovarsamhet på den ena men icke på den andra bilens sida. Skillnaden mellan styrkt och presumerat vållande är därför mången gång ej större, än att en delning av ansvaret kan synas billig och rättvis. Emellertid skulle detta alternativ även medföra nackdelar. Delning eller jämkning efter skäligheten skulle komma att äga rum i åtskilliga fall, då för närvarande ena sidan får bära hela ansvaret för skadan. Det torde kunna förutses att antalet skadeståndsmål i följd härav komme att undergå en märkbar ökning och att utredningen i målen bleve vidlyftigare än vad nu är fallet. I syfte att undgå ansvarsfördelning skulle den part, som icke kunde överbevisas om vållande, merendels inrikta sig på att få fastslaget, att motpartens vållande varit av grov beskaffenhet. De tvister som sålunda skulle uppkomma synas så mycket mindre nödvändiga, som med hänsyn till den obligatoriska trafikförsäkringen frågan huvudsakligen angår försäkringsanstalterna och verkningarna för dem, statistiskt sett, bliva föga olika, om det ena eller andra alternativet väljes.

Det torde i allmänhet för vår rättsuppfattning te sig mest tilltalande, att i förevarande fall den vållande sidan får svara för hela skadan. Detta alternativ uttrycker den naturliga tanken, att när vid två bilars samverkan till skada den ene bilföraren fälles till straffansvar men den andre frikännes, skadeståndsskyldigheten bör slutligen drabba den förre. En sådan regel måste i allmänhet anses rättvis. Och även om den i enstaka fall med hänsyn till det styrkta felets beskaffenhet kan komma att framstå såsom mindre tillfredsställande ur billighetssynpunkt, torde den dock böra godkännas. Att, såsom enligt det motsatta alternativet, väga ett styrkt fel mot det icke styrkta blir till en viss grad en värdering av misstanken om ett fel och synes därför knappast tilltalande.

På grundval av dessa överväganden torde böra förordas, att vid genomförandet av principen om ägarens likställande med föraren i ansvarighetshänseende samtidigt bibehålles den i nuvarande rättspraxis antagna regeln, att vid styrkt vållande å ena och presumerat vållande å andra sidan den förra sidan svarar helt för skadan. En reform av nu angivna innebörd skulle medföra den stora förenklingen vid bedömningen av skadeånds-

frågor vid bilsammanstötningar, att om i avseende å bilens framförande styrkt vållande föreligger å båda sidor eller presumerat vållande å båda sidor, delning av skadan komme att ske mellan de båda sidorna, in dubio till hälften, samt om vållande visas hava förelegat å ena sidan och följaktligen i allmänhet straffansvar ådömts men vållande ej styrkts hava förelegat å andra sidan och följaktligen i allmänhet frikännande från straffansvar ägt rum, den sida å vilken vållande visats föreligga får ensam svara för hela skadan.

För bedömande av de praktiska verkningar den föreslagna reformen för olika fall skulle medföra med hänsyn till gällande trafikförsäkring, torde följande, med utgångspunkt från nu gällande rätt uppgjorda översikt av typfall kunna tjäna till ledning.

I. Skada, tillskyndad tredje man genom trafik med två bilar.[1]

1) Det antages att *å båda sidor föreligger styrkt (ej grovt) vållande i ungefär samma grad.*

a) *Bilarna A och B hava båda förts av sina ägare.* Dessa äro enligt gällande rätt solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Denne kan vända sig mot vilken som helst av de försäkringsanstalter, där bilarna äro trafikförsäkrade. Utbetalas skadeståndet av A-anstalten, inträder denna enligt 25 § försäkringsavtalslagen i den skadelidandes rätt mot B-bilägaren, vilken i förhållande till den skadelidande är ersättningsskyldig oberoende av vållande. Då emellertid A-bilägaren såsom medverkande till skadan är i förhållande till B-bilägaren skyldig att bära halva skadeståndet, är A-anstalten på grund av A-bilens trafikförsäkring själv ansvarig för nämnda del av skadeståndet. På grund härav kan A-anstalten icke av B-bilägaren återkräva mer än *hälften* av skadeståndet. Denna hälft äger A-anstalten på grund av B-bilens trafikförsäkring uttaga av B-anstalten.

Den tilltänkta reformen innebär icke någon ändring i vad nu angivits.

b) *A-bilen har förts av ägaren men B-bilen av särskild förare.* B-bilföraren och båda bilägarna äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Utbetalas skadeståndet av A-anstalten, inträder denna i den skadelidandes rätt mot B-bilens ägare och förare, vilka i förhållande till den skadelidande svara oberoende av vållande. Då emellertid A-bilägaren såsom medverkande till skadan är skyldig att bära halva skadeståndet, är A-anstalten på grund av A-bilens trafikförsäkring själv ansvarig för nämnda del av skadeståndet. På grund härav kan A-anstalten icke söka åter mer än *hälften* av skadeståndet. Denna hälft kan på grund av B-bilens trafikförsäkring uttagas av B-anstalten. Skadeståndet delas sålunda lika mellan försäkringsanstalterna.

Reformen medför den förändringen, att om A-bilägaren utbetalt skadeståndet han därmed fått regressrätt ej blott mot B-bilens förare utan även mot

[1] I den följande framställningen bortses från det fall att bilägaren iklätt sig självrisk.

dess ägare. Denna skillnad inverkar emellertid icke på skadeståndets fördelning mellan försäkringsanstalterna.

c) *A-bilen har förts av särskild förare men B-bilen av ägaren.* A-bilföraren och båda bilägarna äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Om denne uttager skadeståndet av A-anstalten, inträder anstalten i den skadelidandes rätt mot B-bilägaren. Då enligt reglerna om skadeståndets fördelning mellan de till skadan medverkande A-bilföraren är skyldig att bära halva skadeståndet, är A-anstalten på grund av A-bilens trafikförsäkring själv ansvarig för nämnda del av skadeståndet. På grund härav kan A-anstalten icke söka åter mer än *hälften* av skadeståndet. Resultatet blir därför, liksom i föregående fall, att vardera anstalten svarar för *hälften* av skadeståndet.

Reformen medför den förändringen, att A-bilägaren blir liksom A-bilföraren i förhållande till B-bilägaren ansvarig för hälften av skadeståndet. Denna omständighet inverkar emellertid icke på skadeståndets fördelning mellan försäkringsanstalterna. Vardera anstalten kommer liksom enligt nu gällande rätt att bära hälften av skadeståndet.

d) *Båda bilarna hava förts av särskilda förare.* Bilarnas ägare och förare äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Vardera ägaren har för vad han utgiver till den skadelidande eller i regressväg till den andra bilägaren regressrätt mot båda förarna. Dessa äro inbördes ansvariga vardera för halva skadeståndet. Om den skadelidande uttager skadeståndet av A-anstalten inträder denna i den skadelidandes rätt mot B-bilens ägare och förare. Då emellertid A-anstalten enligt reglerna om skadeståndets fördelning själv svarar för halva skadeståndet, kan A-anstalten icke av B-bilens ägare eller förare eller av B-anstalten uttaga mer än *hälften* av skadeståndet.

Reformen medför den förändringen, att vardera bilens ägare, i fråga om den del av skadeståndet som belöper å den bilen, får regressrätt allenast mot föraren av samma bil men däremot ej såsom nu jämväl mot den andra bilens förare. Detta inverkar emellertid icke på skadeståndets fördelning mellan försäkringsanstalterna.

2) Det antages att *styrkt vållande föreligger å A-bilens sida, under det att B-bilen ej visats vara fri från skuld.*

a) *Båda bilarna hava förts av sina ägare.* Dessa äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Denne kan vända sig mot vilken som helst av försäkringsanstalterna. Utbetalas skadeståndet av A-anstalten, inträder denna i den skadelidandes rätt mot B-bilägaren. Då emellertid A-bilägaren i förhållande till B-bilägaren är skyldig att bära hela skadeståndet, är A-anstalten på grund av A-bilens trafikförsäkring själv ansvarig för hela skadeståndet. På grund härav kan A-anstalten icke återkräva någon del av det utbetalda beloppet vare sig av B-bilägaren eller B-anstalten. Om den skadelidande i stället utfått ersättningen av B-anstalten, hade denna kunnat återkräva hela beloppet av A-bilägaren och A-anstalten.

Reformen medför icke någon ändring i detta fall.

b) *A-bilen har förts av ägaren men B-bilen av särskild förare.* B-bil-

föraren och båda bilägarna äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Uttager denne skadeståndet av A-anstalten, inträder denna i den skadelidandes rätt mot B-bilens ägare och förare. Då emellertid A-bilägaren i förhållande till B-bilens ägare och förare är skyldig att bära hela skadeståndet, är A-anstalten på grund av A-bilens trafikförsäkring skyldig att svara för hela skadeståndet och kan vid sådant förhållande icke återsöka någon del därav, vare sig av B-bilens ägare och förare eller av B-anstalten. Om den skadelidande i stället utfått ersättningen av B-anstalten, hade denna kunnat återkräva hela beloppet av A-bilägaren och A-anstalten.

Reformen medför icke någon ändring i detta fall.

c) *A-bilen har förts av särskild förare men B-bilen av ägaren.* A-bilföraren och båda bilägarna äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Utbetalas skadeståndet av A-anstalten, inträder denna i den skadelidandes rätt mot B-bilägaren. Då emellertid A-bilens förare i förhållande till B-bilens ägare är skyldig att bära hela skadeståndet, kan A-anstalten av skäl som förut nämnts icke återkräva någon del av skadeståndet av B-anstalten. Om den skadelidande i stället utfått ersättningen av B-anstalten, hade denna kunnat återkräva viss del av beloppet av A-bilägaren men hela beloppet av A-bilföraren eller således hela beloppet av A-anstalten.

Reformen medför den förändringen, att B-anstalten under sistnämnda förutsättning hade kunnat utkräva hela beloppet av antingen A-bilägaren, A-bilföraren eller A-anstalten. Någon ändring i förhållandet mellan försäkringsanstalterna uppkommer ej.

d) *Båda bilarna hava förts av särskilda förare.* Bilarnas ägare och förare äro solidariskt ansvariga mot den skadelidande. Utbetalas skadeståndet av A-anstalten, inträder denna i den skadelidandes rätt mot B-bilens ägare och förare. Då emellertid A-bilens förare i förhållande till B-bilens ägare och förare är skyldig att bära hela skadeståndet, kan A-anstalten av skäl som förut nämnts icke återkräva någon del av skadeståndet av B-anstalten. Om den skadelidande i stället utfått ersättningen av B-anstalten, hade denna kunnat återkräva viss del av beloppet av A-bilägaren men hela beloppet av A-bilföraren eller således hela beloppet av A-anstalten.

Reformen medför den förändringen, att B-anstalten under sistnämnda förutsättning hade kunnat utkräva hela beloppet av antingen A-bilägaren, A-bilföraren eller A-anstalten. Någon ändring i förhållandet mellan försäkringsanstalterna uppkommer ej.

II. Skada, tillskyndad bilen A vid kollision med bilen B.

1) Det antages att *å båda sidor föreligger styrkt (ej grovt) vållande i ungefär samma grad.*

a) *Båda bilarna hava förts av sina ägare.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren utfå ersättning för *halva* skadan. På grund av B-bilens trafikförsäkring erhålles ersättningsbeloppet — liksom före trafikförsäkringslagens tillkomst vid frivillig av B-bilägaren tagen ansvarighetsförsäkring — av B-anstalten.

Den föreslagna reformen skulle icke medföra någon förändring.

b) *A-bilen har förts av ägaren men B-bilen av särskild förare.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilföraren utfå ersättning för *halva* skadan. Beloppet kan i följd av B-bilens trafikförsäkring uttagas av B-anstalten. Denna äger icke regressrätt mot B-bilföraren.

Då i förevarande fall A-bilägaren enligt gällande rätt icke äger utfå någon ersättning av B-bilägaren, utbetalade före trafikförsäkringslagens tillkomst den anstalt, hos vilken B-bilägaren tagit frivillig ansvarighetsförsäkring, icke någon ersättning till A-bilägaren. Enligt trafikförsäkringslagen svarar B-anstalten i förhållande till A-bilägaren jämväl för det skadestånd, som åvilar B-bilföraren, d. v. s. utbetalar ersättning för *halva* skadan. Då den föreslagna reformen allenast medför den förändringen, att B-bilägaren blir jämte B-bilföraren ansvarig för *halva* skadan, kommer utvidgningen av B-anstaltens ansvar att kvarstå även efter den föreslagna reformen.

c) *A-bilen har förts av särskild förare men B-bilen av ägaren.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren utfå *full* ersättning för skadan. Ersättningen kan uttagas av B-anstalten. Då vållande utgör förutsättning för A-bilförarens ansvar gent emot A-bilägaren, kan B-anstalten icke jämlikt 25 § försäkringsavtalslagen inträda i A-bilägarens rätt mot A-bilföraren. B-anstalten får vidkännas hela skadeståndet.

Då enligt gällande rätt A-bilägaren trots A-bilförarens vållande har rätt till fullt skadestånd av B-bilägaren, medförde före trafikförsäkringslagens tillkomst även av denne tagen frivillig ansvarighetsförsäkring utbetalning från B-anstalten av *fullt* skadestånd till A-bilägaren. Den föreslagna reformen skulle medföra den förändringen, att B-bilägaren komme att svara allenast för *halva* skadan och därmed jämväl B-anstaltens ansvar minskas till hälften. Den minskning av B-anstaltens ansvar till hälften, som reformen skulle medföra, skulle innebära en reell lättnad för anstalten.

Det torde emellertid redan här böra framhållas, att den minskning i försäkringsanstalternas ansvar, som reformen i detta och vissa nedan angivna fall skulle medföra och som ej endast innefattar en återgång till vad som gällde före trafikförsäkringslagens tillkomst vid frivillig ansvarighetsförsäkring, till fullo motsvaras av sådan till följd av trafikförsäkringslagstiftningen inträdd ökning av försäkringsanstalternas ansvar, som skulle komma att kvarstå efter den föreslagna reformen.

d) *Båda bilarna hava förts av särskilda förare.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren utfå ersättning för *halva* skadan men har *full* skadeståndsrätt mot B-bilföraren. På grund av B-anstaltens ansvar för det skadestånd, som åvilar B-bilföraren, kan *hela* skadeståndet uttagas av B-anstalten. Denna äger icke regressrätt mot någondera bilföraren och får sålunda definitivt vidkännas hela skadan.

Före trafikförsäkringslagens tillkomst erhöll A-bilägaren av den anstalt, hos vilken B-bilägaren tagit frivillig ansvarighetsförsäkring, allenast ersätt-

ning för halva skadan. Då den föreslagna reformen skulle medföra den förändringen, att B-bilföraren komme att liksom B-bilägaren svara för blott *halva* skadan, skulle den utsträckning av A-bilägarens ersättningsrätt, som trafikförsäkringslagen medfört, komma att bortfalla och återgång ske till vad som gällde vid frivillig ansvarighetsförsäkring.

2) Det antages att *styrkt (ej grovt) vållande föreligger å A-bilens sida, under det att B-bilen ej visats vara fri från skuld.*

a) *Båda bilarna hava förts av sina ägare.* A-bilägaren får *ingen* ersättning.

Reformen medför ingen förändring.

b) *A-bilen har förts av ägaren men B-bilen av särskild förare.* A-bilägaren får *ingen* ersättning.

Reformen medför ingen förändring.

c) *A-bilen har förts av särskild förare men B-bilen av ägaren.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren utfå jämkat skadestånd, t. ex. efter vad ovan utvecklats för *en tredjedel* av skadan. Denna ersättning kan uttagas av B-anstalten. Av skäl som angivits under 1 c) saknar B-anstalten regressrätt mot A-bilföraren.

Före trafikförsäkringslagens tillkomst erhöll A-bilägaren på grund av frivillig ansvarighetsförsäkring av B-bilägaren samma ersättning av B-anstalten som för närvarande enligt trafikförsäkringslagen. Den föreslagna reformen medför den förändringen, att A-bilägaren mister sin rätt till ersättning av B-bilägaren. B-anstalten blir följaktligen helt *fri* från ansvarighet. I fråga om den minskning av B-anstaltens ansvar, som sålunda inträder, gäller vad ovan anförts under 1 c).

d) *Båda bilarna hava förts av särskilda förare.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren och B-bilföraren utfå jämkat skadestånd, t. ex. efter vad ovan utvecklats för *en tredjedel* av skadan. Denna ersättning kan uttagas av B-anstalten. Av skäl som angivits under 1 c) saknar B-anstalten regressrätt mot A-bilföraren.

Före trafikförsäkringslagens tillkomst erhöll A-bilägaren på grund av frivillig ansvarighetsförsäkring av B-bilägaren samma ersättning av B-anstalten som för närvarande enligt trafikförsäkringslagen. Den föreslagna reformen medför den förändringen, att A-bilägaren mister sin rätt till ersättning av B-bilens ägare och förare. B-anstalten blir följaktligen helt *fri* från ansvarighet. I fråga om den minskning av B-anstaltens ansvar, som sålunda inträder, gäller vad ovan anförts under 1 c).

3) Det antages att *styrkt (ej grovt) vållande föreligger å B-bilens sida, under det att A-bilen icke visats fri från skuld.*

a) *Båda bilarna hava förts av sina ägare.* A-bilägaren har *full* ersättningsrätt mot B-bilägaren. På grund av B-bilens trafikförsäkring erhålles ersättningsbeloppet — liksom före trafikförsäkringslagens tillkomst vid frivillig, av B-bilägaren tagen ansvarighetsförsäkring — av B-anstalten.

Reformen medför ingen ändring.

b) *A-bilen har förts av ägaren men B-bilen av särskild förare.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren utfå jämkat skadestånd, t. ex. efter vad ovan utvecklats för *två tredjedelar* av skadan, men har *full* skadeståndsrätt mot B-bilföraren. A-bilägaren kan vid sådant förhållande uttaga *full* ersättning av B-anstalten. Denna har ej någon regressrätt.

Då enligt gällande rätt A-bilägaren äger av B-bilägaren utfå allenast jämkat skadestånd, *två tredjedelar,* erhöll före trafikförsäkringslagens tillkomst A-bilägaren av den anstalt, hos vilken B-bilägaren tagit frivillig ansvarighetsförsäkring, allenast sålunda jämkat skadestånd. Jämlikt trafikförsäkringslagen svarar B-anstalten i förhållande till A-bilägaren jämväl för det skadestånd, som åvilar B-bilföraren, d. v. s. utbetalar ersättning för *fulla* skadan. Denna utvidgning av försäkringsanstaltens ansvar kommer att kvarstå även efter den föreslagna reformen.

c) *A-bilen har förts av särskild förare men B-bilen av ägaren.* A-bilägaren har *full* ersättningsrätt mot B-bilägaren. På grund av B-bilens trafikförsäkring erhålles ersättningsbeloppet — liksom före trafikförsäkringslagens tillkomst vid frivillig, av B-bilägaren tagen ansvarighetsförsäkring — av B-anstalten. Denna saknar regressrätt mot A-bilföraren.

Reformen medför ingen ändring.

d) *Båda bilarna hava förts av särskilda förare.* A-bilägaren är berättigad att av B-bilägaren utfå jämkat skadestånd, t. ex. efter vad ovan utvecklats *två tredjedelar* av skadan, men har *full* skadeståndsrätt mot B-bilföraren. A-bilägaren kan vid sådant förhållande uttaga *full* ersättning av B-anstalten. Denna saknar regressrätt.

Före trafikförsäkringslagens tillkomst erhöll A-bilägaren av den anstalt, hos vilken B-bilägaren tagit frivillig ansvarighetsförsäkring, allenast jämkat skadestånd, *två tredjedelar.* Då den föreslagna reformen medför den ändringen, att A-bilägaren får *full* skadeståndsrätt jämväl mot B-bilägaren, blir B-anstaltens ställning oförändrad. Den utsträckning av A-bilägarens ersättningsrätt mot B-anstalten, som trafikförsäkringslagen medfört, kommer således att kvarstå.

Av den lämnade översikten framgår, att den tilltänkta reformen ej medför någon ändring i försäkringsanstalternas ersättningsplikt, för så vitt skadan drabbat en utomstående tredje man. Reformen medför i de flesta fall ej heller någon ändring i nämnda ersättningsplikt beträffande skada, som vid sammanstötning mellan två bilar tillfogats någondera bilen. Endast i de fall, då den skadade bilen förts av särskild förare, vilken överbevisats om vållande, påverkas försäkringsanstalternas ställning genom reformen. Deras ansvarighet blir i dessa fall lindrigare än med nuvarande regler. Om styrkt vållande föreligger å båda sidor, får nämligen den skadade bilens ägare ej längre såsom nu fullt skadestånd av motsidans försäkringsanstalt utan allenast jämkat skadestånd. Och om styrkt vållande föreligger endast å den skadade bilens sida, får ägaren ej såsom nu jämkat skadestånd av

motsidans försäkringsanstalt utan kommer att sakna ersättningsrätt mot denna.

Dessa förändringar i försäkringsanstalternas ersättningsplikt lära icke kunna åberopas såsom skäl mot förslagets genomförande. I detta hänseende torde ånyo få erinras därom, att försäkringsanstalternas ansvarighet i följd av den lagstadgade trafikförsäkringen blivit avsevärt vidgad, utan att premiesättningen — vilken till en början måst bygga på statistik från den äldre frivilliga ansvarighetsförsäkringen — kunnat omedelbart undergå motsvarande förändring. Med hänsyn till önskvärdheten av att undvika en måhända eljest påkallad premieförhöjning torde viss lindring i försäkringsanstalternas ersättningsplikt i och för sig innebära en fördel. Av den ovan lämnade utredningen framgår vidare, att den minskning i försäkringsanstalternas ansvar, som reformen skulle medföra i vissa fall av skada till följd av bilkollisioner och som ej endast innefattar en återgång till vad som gällde före trafikförsäkringslagens tillkomst vid frivillig ansvarighetsförsäkring till fullo motsvaras av sådan till följd av trafikförsäkringslagstiftningen inträdd ökning av försäkringsanstalternas ansvar, som komme att kvarstå efter den föreslagna reformen. Vad angår de särskilda fall, där reformen skulle medföra lindring i försäkringsanstalternas ersättningsplikt, torde betänkligheter häremot desto mindre behöva möta, som den skadade bilens ägare i dessa fall genom trafikförsäkringslagen synbarligen blivit för starkt gynnad. Att en bilägare utfår ersättning av motsidans försäkringsanstalt jämväl för sådan andel i skadan, som är grundad å hans egen förares vållande, synes principiellt oriktigt. Denna andel bör rätteligen — i likhet med skada som vållats av föraren utan andra personers medverkan — täckas av den skadade bilens kaskoförsäkring.

Om särskild förares rätt till skadestånd.

Vid en revision av reglerna om ersättning för skada i följd av trafik med två eller flera automobiler torde uppmärksamhet böra ägnas jämväl åt frågan om särskild förares rätt till skadestånd. Den ståndpunkt som rättspraxis intagit i denna fråga kännetecknas därav att föraren icke — såsom fallet är med bilägaren — får på grund av presumerat vållande vidkännas jämkning i sådant skadestånd, som kan utgå till honom enligt 1916 års lag. Om två av särskilda förare framförda automobiler A och B kollidera samt föraren av B-bilen överbevisas om vållande, under det att föraren av A-bilen ej kan fritagas från skuld, har sistnämnde förare, om han skadats vid kollisionen, full skadeståndsrätt mot såväl föraren som ägaren av B-bilen. Däremot har i samma fall ägaren av A-bilen full skadeståndsrätt allenast mot föraren av B-bilen; gent emot ägaren av B-bilen har han, även om kroppsskada tillfogats honom, endast rätt till jämkat skadestånd. De praktiska verkningarna av denna åtskillnad bortelimineras

dock därigenom, att A-bilägaren liksom A-bilföraren kan uttaga hela skadeståndet av den försäkringsanstalt, där B-bilen är trafikförsäkrad. Och om det här ovan framställda förslaget angående ägarens likställande med föraren genomföres, skulle nu berörda skillnad helt bortfalla: A-bilägaren finge i likhet med A-bilföraren full skadeståndsrätt mot B-bilägaren.

Annorlunda ställer sig saken om i nämnda exempel ingendera föraren överbevisats om vållande men ej heller framstår såsom fri från skuld. Även i detta fall har A-bilföraren full skadeståndsrätt mot såväl föraren som ägaren av B-bilen. Däremot får A-bilägaren av samma personer allenast jämkat skadestånd och kan följaktligen ej heller av B-anstalten uttaga mer än jämkat skadestånd. I detta förhållande skulle vad ovan föreslagits ej medföra någon ändring.

Det synes emellertid ganska oegentligt, att föraren av A-bilen i sistnämnda fall intager en bättre ställning än ägaren av samma bil. Den skadeståndsjämkning ägaren får vidkännas har motiverats därmed, att fullt skadestånd ej bör utdömas, därest den ersättningsberättigade själv medverkat till skadan på sådant sätt, att han jämlikt grunderna för stadgandet i 2 § första stycket av 1916 års lag bör själv delvis vidkännas skadan. Jämkningen är sålunda en konsekvens av bilägarens trafikansvar. Att den genom bilarnas samverkan orsakade skadan drabbat A-bilen och icke en utomstående tredje man borde för övrigt icke försätta B-bilens ägare i sämre ställning. Av samma skäl som nu anförts borde emellertid även A-bilföraren vidkännas jämkning i honom tillkommande skadestånd. Då föraren deltager i ersättningens gäldande, när skada åsamkats annan person, kräver följdriktigheten, att han även får bära en del av den skada, som drabbat honom själv.

Mot en sådan ståndpunkt torde några invändningar ur billighetssynpunkt knappast kunna göras. Den som under körning med automobil kolliderat och lidit kroppsskada bör icke berättigas till högre ersättning enbart av det skälet, att han icke äger den av honom framförda bilen. Och den som har att utgiva skadeståndet bör rimligtvis icke försättas i ett sämre läge på grund av den för honom ovidkommande omständigheten, att den skadade föraren ej är ägare till bilen. Det synes sålunda otvivelaktigt, att med nuvarande regler föraren blivit omotiverat gynnad i förevarande hänseende. Det stundom framförda påståendet att trafikförsäkringen är ägnad att avtrubba försiktigheten hos vissa bilförare, torde i detta sammanhang bringas i åtanke.

En utvidgning i antydd riktning av den i 5 § andra stycket av 1916 års lag upptagna jämkningsregeln föranleder viss minskning av försäkringsanstalternas ansvarighet på grund av trafikförsäkringen.

I enlighet med nu angivna grunder har inom justitiedepartementet upprättats bifogade förslag[1] till *lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.*

[1] Förslaget, vilket är lika lydande med det vid statsrådsprotokollet fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 6 december 1933.

Närvarande:

justitieråden ALEXANDERSON,
EKLUND,
regeringsrådet ASCHAN,
justitierådet GREFBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 29 september 1933, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av byråchefen för lagärenden i justitiedepartementet, hovrättsassessorn Einar Anderberg.

Förslaget föranledde följande yttranden.

11 §.

Lagrådet:

Mot avfattningen av denna paragraf erinras att andra styckets egenskap att utgöra undantagsstadgande från den i första stycket givna regeln ej synes framträda med önsklig tydlighet.

I sakligt avseende må framhållas att regressrätten genom andra stycket har begränsats jämväl i ett hänseende, som icke omförmälts i statsrådsprotokollet eller den bifogade promemorian. Styckets ordalydelse lärer nämligen medföra att en bilägare, som utgivit skadestånd utöver vad som slutligen skall drabba hans sida, är förhindrad att i fråga om denna överskjutande del vända sig mot förare eller brukare å egen sida, ehuru denne funnits vållande till skadan. Det synes tvivelaktigt om en sådan regel bör införas i fråga om regressrätt, då den ju icke gäller i fråga om bilägarens rätt till skadestånd, där skada drabbat honom själv till person eller egendom.

Slutbestämmelsen.

Regeringsrådet Aschan och justitierådet Grefberg:

I likhet med vad som skedde i 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik bör lämpligen till bestämmelsen om lagens ikraftträdande fogas ett tillägg av innehåll att lagen ej äger tillämpning i fråga om skada som inträffat före lagens ikraftträdande.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 december 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Schlyter, lagrådets den 6 december 1933 avgivna utlåtande över det den 29 september 1933 till lagrådet remitterade förslaget till *lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.*

Föredraganden anför:

»Lagrådet har i allt väsentligt lämnat förslaget utan anmärkning. Beträffande 11 § har emellertid lagrådet uttalat tvekan, huruvida en automobilägare, som utgivit skadestånd utöver vad som slutligen skall drabba hans sida, bör vara förhindrad att i fråga om denna överskjutande del vända sig mot vållande förare eller brukare å egen sida. Den av lagrådet sålunda berörda frågan torde med hänsyn till gällande trafikförsäkring och den normala gången i skadeståndsförhållandets avveckling vara av jämförelsevis ringa reell betydelse. Då det emellertid torde vara lämpligt att i förevarande hänseende samma regel får gälla för bilägares regressrätt som för hans rätt till ersättning för skada som drabbat honom själv, har jag ansett mig böra vidtaga sådan ändring i förslaget, att bilägares regressrätt mot vållande förare eller brukare å egen sida icke begränsas till den del av ersättningen som slutligen skall gäldas av sagda sida. I samband härmed har jag även sökt beakta lagrådets i formellt avseende uttalade önskemål om tydligare markering av förhållandet mellan de särskilda reglerna i 11 §.

Vad slutligen två av lagrådets ledamöter hemställt beträffande bestämmelsen om lagens ikraftträdande synes mig icke innefatta tillräckliga skäl att frångå den föreslagna lydelsen. Att lagen ej äger tillämpning i fråga om skada som inträffat före lagens ikraftträdande torde följa av allmänna rättsgrundsatser.»

Föredraganden hemställer härefter, att förslaget med däri nu gjord ändring måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till nästkommande års riksdag skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

H. Stefenson.

332370. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag, 1933.