

Nr 8.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen; given Stockholms slott den 31 december 1915.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokollet vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.
Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Berndt Hasselrot.

Förslag

till

Lag**angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.**

Med upphävande av lagen den 8 juni 1906 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik förordnas som följer:

1 §.

Med automobil förstås varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

2 §.

För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas person eller egendom, som icke med automobilen befordras, vare automobilens ägare ansvarig, ändå han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

3 §.

Äro både ägare och förare enligt 2 § pliktiga att ersätta skada, skola de sig emellan taga del i ersättningsens gäldande med hälften vardera.

4 §.

Varder i följd av trafik med automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål

skada tillfogad någon, som med automobilen befordras, och är föraren därtill vållande, vare ägaren pliktig ersätta skadan. Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, varde skadeståndet jämkat, efter ty som skäligt prövas.

5 §.

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken automobilernas ägare enligt denna lag svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en; och skola de sinsemellan taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt.

Lider i följd av sådan trafik någondera automobilens ägare eller honom tillhörig egendom skada, för vilken ägaren enligt denna lag är berättigad till ersättning, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande av dess förare medverkat till skadan.

6 §.

Brukar någon utan lov annans automobil, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.

7 §.

Innehar någon automobil med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å automobilen, vare sådan brukare lika med automobilens ägare ansvarig för skada, som i följd av trafik med automobilen inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar automobilen med sådan befogenhet, som nämnd är, men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förares handhavande av automobilen.

8 §.

Skadestånd, som enligt denna lag skall utgå i fall, där någon ljutit döden eller lidit kroppsskada, skall bestämmas enligt de i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen stadgade grunder.

9 §.

Talan å skadestånd enligt denna lag skall anhängiggöras inom två år från det skadan timade. Vill den, mot vilken anspråk på skadestånd gjorts gällande, mot annan föra talan, som i 3, 5 eller 7 § sägs, skall denna anhängiggöras inom ett år från det skadeståndet blev guldets, därest detta skett utan rättegång, men i annat fall från det han genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, förpliktats att gälda skadestånd.

Har skadan tillfogats person eller egendom, som icke med automobilen befordrades, skall den, som vill föra talan enligt första stycket, tillika inom nittio dagar efter det han fick kännedom om skadan samt om den, mot vilken talan skall föras, och dennes hemvist lämna honom meddelande om olycksfallet, såvida han icke annorledes erhållit kännedom därom. Har sådant meddelande blivit inom sagda tid för befordran med post avsänt, skall det anses behörigen lämnat.

Försummas något av vad nu är sagt, vare rätt till talan förlorad; dock må, där på grund av samma olycksfall ömsesidiga skadeståndsanspråk föreligga, det ena anspråket, utan hinder av sådan försummelse, kvittas mot det andra.

10 §.

Rätt domstol för upptagande av tvist, varom ovan förmåles, vare allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

11 §.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1917, men äger ej tillämpning i fråga om skada, som därförinnan inträffat.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Häri genom förordnas, att 11 kap. 15 § strafflagen skall erhålla följande ändrade lydelse:

Far man överdådigt fram, så att annan därav skadas kan, å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares, eller där allmän marknad eller auktion hålles, straffes med böter, högst etthundra riksdaler.

Far någon, på sätt ovan är sagt, överdådigt fram med automobil, böte från och med femtio till och med ettusen riksdaler. Kom därav ej skada och var faran ringa, må böterna nedsättas till tio riksdaler.

Gör man oljud eller oväsende eller kommer eljest förargelse åstad å plats, som nyss är nämnd, eller å järnvägståg, passagerarfartyg eller annat dylikt forskaffningsmedel, som är för allmänheten tillgängligt, eller å rum, där offentligt föredrag hålles eller offentlig föreställning pågår, eller där mat eller dryck tillhandahålles allmänheten till förtäring eller eljest varor hållas till salu för allmänheten, eller å annat ställe, som, mot eller utan avgift, är för allmänheten upplåtet, straffes, där ej förbrytelsen förut i detta kapitel är med straff belagd, med böter, högst etthundra riksdaler.

Våldför man annan å ställe, varom i denna § förmäles, då skall den omständighet, vid straffets bestämmande för våldet, såsom försvårande anses.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1917.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott torsdagen den 9 september 1915.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
 Statsråden: HASSELROT,
 VON SYDOW,
 friherre BECK-FRIIS,
 STENBERG,
 LINNÉR,
 MÖRCKE,
 VENNERSTEN,
 WESTMAN,
 BROSTRÖM.

Efter gemensam beredning med chefen för civildepartementet anförde chefen för justitiedepartementet, statsrådet Hasselrot:

Riksdagens
 skrivelse den
 25 maj 1909.

»I skrivelse den 25 maj 1909 har riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida erfarenheten ådagalagt behovet av ändrade bestämmelser om automobiltrafik, och, därest så funnes vara förhållandet, vidtaga åtgärder, samt, där så erfordrades, för riksdagen framlägga förslag i ärendet.

Till stöd för denna anhållan har åberopats, att riksdagen ansåge det ostridigt, att det, synnerligen på landsbygden, mångenstädes råder en ovilja emot automobilerna, vartill dessas ägare och förare ingalunda alltid torde vara utan skuld. Den sålunda befintliga konflikten mellan å ena sidan befolkningens berättigade intresse av verksamt skydd till liv och gods samt å andra sidan det obestridliga samhällsintresset av en fri

utveckling utav ifrågavarande kommunikationsmedel, vilket törde kunna förväntas med tiden komma alltmera till användning, hade synts riksdagen böra rätteligen lösas så, att lagstiftaren, under det han omsorgsfullt undveke att försvåra automobilens användning i förhållanden, då alldeles ingen fara kunde anses föreligga, däremot uppställde tillräckligt långt gående och tydliga inskränkningar beträffande verkligt farliga situationer och framför allt gjorde dessa inskränkningar effektiva genom allvarsamma straff- och skadeståndsbestämmelser. Strängheten i sistnämnda bestämmelser borde lämna den i huvudsak oberörd, som på förståndigt och försiktigt sätt använde kommunikationsmedlet, och endast drabba den oförsiktige eller oskicklige. Vad som vid lagstiftning i ifrågavarande ämne i första rummet borde tagas i ögonsikte vore att söka förhindra, att automobilister genom oförsiktighet, vårdslöshet, övermod, bristande tillmötesgående mot andra vägfarande eller genom oskicklighet misskrediterade automobiltrafiken och gjorde den förhatlig för allmänheten. Härvidlag förtjänade helt visst speciellt att tagas i närmare övertvägande, huruvida höjning av bötesminimum och utsträckande av skadeståndsskyldigheten borde äga rum.

Vid anmälan av förevarande skrivelse till statsrådsprotokollet den 11 juni 1909 erhöll dåvarande chefen för civildepartementet nådigt bemyndigande att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda vid verkställande av revision av förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 samt omarbetande av lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik den 8 juni samma år jämte i strafflagen förekommande bestämmelser i ämnet.

*Tillkallande
av
sakkunniga.*

Sedan till sakkunniga utsetts ledamoten av riksdagens första kammare, borgmästaren K. von Geijer, dåvarande ledamoten av andra kammaren, disponenten C. Gustafsson i Mjölby och direktören E. Salmson, varjämte till biträde vid vissa författningsförslags utarbetande förordnats revisionssekreteraren E. Gadde, avgåvo dessa den 5 februari 1912 betänkande, innehållande förslag *dels* till ny lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och till lag angående ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen, *dels ock* till ny förordning om automobiltrafik.

*Betänkande
av
sakkunniga.*

Över dessa förslag hava infordrade utlåtanden avgivits av länsstyrelserna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt kungl. automobilklubben, varjämte en del andra yttranden inkommit.»

Efter att hava närmare redogjort för innehållet i ovanberörda lagförslag och den vid desamma fogade motiveringen ävensom för de över samma förslag avgivna utlåtandena fortsatte departementschefen:

»Sedan ärendet därefter, vad angår nyssnämnda lagförslag, varit föremål för vidare beredning i justitiedepartementet, anhåller jag härmed att för Eders Kungl. Maj:t få annäla förslag till ny lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Förslaget till ny

lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik

bygger väsentligen å det av de sakkunniga upprättade förslaget.

Förslagets
huvud-
grunder.

Den i gällande lag stadgade utvidgningen av automobilägares ansvar för skada i följd av automobiltrafik, utöver vad allmänna rättsgrundsatsen bjuda, sträcker sig, som bekant, därhän, att ägaren är ansvarig för skada, som vållas av föraren. För skadeståndsskyldighet förutsattes sålunda, att skadan orsakats av vållande, från ägarens eller förarens sida, samt att detta vållande styrkes av den som skadan lidit.

I två riktningar hava de sakkunniga nu föreslagit skärpning av detta ägarens ansvar.

Oberoende av vållande skulle ägaren ansvara jämväl för skada, som orsakats därav, att föraren på grund av bristfällighet eller skada i automobilens maskineri och övriga inrättningar ej kunnat behörigen behärska automobilens gång. Om häst skrämtes av automobil, som befann sig å gata eller väg, varest automobiltrafik ej så allmäneligen äger rum, att uppträdande av automobil därå skäligen kunnat befaras, skulle ävenledes automobilägaren ersätta den skada, hästen orsakade, jämväl om det framginge, att föraren iakttagit nödig försiktighet och olycksfallet föranletts av hästens beskaffenhet samt att ägaren eller föraren sålunda icke varit vållande till skadan.

De sakkunniga hava vidare med avseende å mål om skadestånd av ifrågavarande beskaffenhet föreslagit en omkastning av bevisskyldigheten, varav likaledes en skärpning av ägarens ansvar skulle komma att följa. Denna omkastning skulle innebära, att ägaren bleve ansvarig för skada, om han ej kunde styrka, att den icke inträffat på grund av vållande från förarens sida och ej heller i följd av sådan bristfällighet och skada i automobilens maskineri och övriga inrättningar, som nyss nämnts.

För min del finner jag de i betänkandet anförda skäl, som föranlett de sakkunniga att föreslå skärpningar av automobilägarens ansvar för skada, vara i allt väsentligt övertygande. Automobiltrafiken är en verksamhet, som är förenad med alldeles särskilda faror. Upp-

står för utomstående skada, som härrör från en sådan för automobiltrafiken specifik fara, måste det, såsom också i nutida rätt erkännes, anses vara billigt att på den, för vars räkning trafiken äger rum, lägga ansvaret för skadan i vidsträcktare omfattning än som följer av allmänna rättsgrundsatser om vållande såsom förutsättning för ersättningskyldighet. Olika meningar kunna naturligtvis göra sig gällande därom, huru långt detta ansvar bör sträcka sig.

I detta hänseende är jag fullt ense med de sakkunniga därom, att ägaren alltid bör vara ansvarig för den skada, som beror därpå, att bilen i något avseende varit bristfällig. Detta ansvar bör åvila honom, även om varken han eller föraren gjort sig skyldig till någon försummelse. Det synes vara i full överensstämmelse med billighetens krav, att ägaren bär följderna av att det trafikmedel, han använder, icke behörigen fungerar. Den skada, som uppstår i följd av en brist därutinnan, härflyter omedelbart ur den med trafiken förenade särskilda risken och bör rimligtvis falla å ägaren. Inträffar ett olycksfall t. ex. i följd därav, att styrinrättningen å bilen i något avseende var behäftad med fel, och att föraren med anledning härav icke kunde behörigen behärska automobilens gång, bör ägaren sålunda ansvara därför, även om underlåtenheten att avhjälpa felet icke kan betecknas som försummelse.

Den andra utvidgningen av ägarens ansvar, som de sakkunniga föreslagit, medför ett synnerligen långt gående, ja, man kan säga obegränsat, ansvar för ägaren ifråga om skada, som inträffar därigenom, att häst blivit skrämmd av automobil, som befann sig å väg, gata eller plats, varest automobiltrafik icke så allmänneligen äger rum, att uppträdande av automobil därå vid tillfället skäligen kunnat befaras.

Det kan ej förnekas, att en berättigad strävan ligger bakom detta stadgande. Överdåd och vårdslöshet från automobilförarens sida i här avsedda fall förekomma dessvärre icke så sällan, att icke ett inskräpande av plikten att iakttaga den allra största försiktighet är av nöden. Det föreslagna stadgandet synes emellertid i viss riktning gå för långt. Det ålägger automobilägaren ersättningsskyldighet, även om skadan orsakats av den grövsta vårdslöshet från dens sida, som handhade hästen, under det att automobilföraren icke gjort sig skyldig till något fel. Likaledes medför stadgandet ersättningsskyldighet, om både automobil och motor stå fullkomligt stilla, och olyckshändelsen beror därpå, att hästen är ovanligt skygg. I båda dessa fall synes det näppligen vara överensstämmande med billighet att ålägga ägaren ansvar för skadan. Därjämte skulle det i tillämpningen bliva synnerligen svårt

och måste även ur andra synpunkter anses i viss mån otillfredsställande att, på sätt det föreslagna stadgandet innebär, göra skillnad mellan olika slag av vägar.

De brister, som sålunda vidlåda ifrågavarande av de sakkunniga föreslagna bestämmelse, hava också med skärpa framhållits i de utlåtanden, som avgivits över förslaget. De flesta länsstyrelser hava, som av utlåtandena framgår, avstyrkt förslaget i denna del eller utan att uttryckligen avstyrka det riktat allvarliga anmärkningar däremot.

På grund av vad jag nu anfört synes mig de sakkunnigas förslag på denna punkt icke kunna utan vidare upptagas. Det syfte, som med förslaget avsetts, torde emellertid kunna i allt väsentligt nås på en annan väg utan att de nyssnämnda obilliga följderna behöva inträffa. Den skärpta uppmärksamhet i ifrågavarande situationer, som man genom detta förslag vill förmå föraren att iakttaga, torde kunna vinnas därigenom, att noggranna och fullt effektiva förhållningsregler för dessa fall bliva givna i förordningen om automobiltrafik, och att varje förarens försummelse att iakttaga dessa leder till ansvar för den därav uppkomna skadan. Då nämnda förordning i allmänhet ger regler om de försiktighetsmått, som vid körning med automobil skola iakttagas från förarens sida, synes den naturligaste formen att framtvinga försiktighet från förarens sida vara en allvarlig skärpning av de förhållningsregler i förordningen, som avse ifrågavarande situationer. Givas dessa regler en sådan avfattning, att de noggrannt angiva, huru föraren i de vanligen förekommande farliga fallen skall bära sig åt, och därvid av honom kräva ej blott vanlig vaksamhet, utan den stegrade försiktighet och omtänksamhet, som den farliga situationen fordrar, synes man kunna i huvudsak nå de resultat, som de sakkunniga med sitt ifrågavarande förslag åsyftat, utan att automobilägaren, såsom med detta förslag i viss mån blir förhållandet, göres till föremål för anspråk, som kunna sägas vara alltför hårda.

De nu nämnda reglernas effektivitet ökas högst betydligt genom den av de sakkunniga föreslagna omkastningen av bevisskyldigheten i mål om skadestånd enligt ifrågavarande lag. Denna omkastning kommer med säkerhet att visa sig vara av en genomgripande betydelse för allmänheten och bereda denna ett synnerligen verksamt skydd. Att den nu gällande lagen, som för ägarens ersättningsskyldighet fordrar bevis därom, att föraren varit vållande till skadan, i tillämpningen visat sig bristfällig, beror i hög grad på de ofta oöverstigliga svårigheterna för den skadelidande att förebringa dylik bevisning. Han har kanske fullkomligt överraskats av automobilens ankomst och har därigenom varit ur stånd

att iakttaga allt som vid olycksfallet inträffat. Detsamma kan naturligtvis lätt gälla också om andra personer, som av en tillfällighet kommit att närvara. Automobilägaren har däremot i föraren en person, som i högre grad än andra haft uppmärksamheten riktad på de omständigheter, som föranlett olyckan. Som de sakkunniga framhållit, blir det därigenom ofta lättare för ägaren att försvara sig än för den skadelidande att förebringa erforderlig bevisning. Det torde därför icke vara obilligt att lägga bevisbördan i detta hänseende å ägaren.

De sakkunniga hava utöver de skärpningar av ägarens ansvar för skada i följd av automobiltrafik, som jag nu berört, föreslagit jämväl ett stadgande, som i förhållande till nu gällande rätt innebär en skärpning av förarens ansvar. För närvarande är denne skyldig ersätta skada endast om han visas hava varit vållande till densamma. Av skäl, som de sakkunniga i sin motivering anfört, och i överensstämmelse med vad t. ex. i tysk rätt gäller, har jämväl här en omkastning av bevisbördan föreslagits, så att föraren skulle bli ansvarig, om han ej visade, att han icke varit vållande till skadan. Genom att göra föraren intresserad av att skaffa bevis om sitt eget handlingssätt vid en olycka bereder denna skärpning av förarens ansvar ökad möjlighet för automobilägaren att föra bevis gentemot ett framställt anspråk på skadestånd. Den kan emellertid vara av vikt även för den skadelidande, för vilken förarens skärpta ansvar vid sidan av ägarens stundom kan äga en avsevärd ekonomisk betydelse.

Det väsentligen stegrade ansvar för skada i följd av automobiltrafik, som genom de stadganden, jag nu omnämnt, ålägges såväl ägaren som föraren, torde måhända kunna framstå såsom alltför stridande mot hävdvunna grundsatser i fråga om skadeersättningsskyldighet och såsom ekonomiskt alltför kännbart för dem, å vilka det lägges. Kraven på ökat skydd mot de risker, som hota från andras särskilt farliga verksamhet, hava emellertid blivit allt starkare och hava också i all nutida lagstiftning blivit i allt högre grad tillgodosedda. Låt vara, att lagstiftningen i denna riktning fortfarande överallt bär tydliga spår av att befinna sig i utveckling, så torde i varje fall icke kunna bestridas, att den i hög grad är ägnad att framtvunga det större mått av försiktighet och varsamhet, som verksamhetens natur och den för dess faror utsatta allmänhetens intressen kräva, men som alltför ofta tryter. De ekonomiska bördor, som genom det ökade ansvaret komma att vila å de ansvariga, kunna bli väsentligen lättade genom ett förståndigt bruk av de försäkringsmöjligheter, som redan nu stå till buds och som med visshet kunna väntas ytterligare utvecklas.

Liksom vid sidan av nuvarande lag om ersättning för skada i följd av automobiltrafik gälla de bestämmelser, som eljest kunna ligga till grund för anspråk på ersättning för sådan skada, komma dessa bestämmelser naturligtvis att äga giltighet även vid sidan av den nu ifrågasatta lagen. De allmänna reglerna om skyldighet att ersätta skada, som man vållat, bli sålunda alltjämt tillämpliga också på skada av ifrågasatt art.

Special-
motivering.

Efter denna redogörelse för de allmänna grunder, på vilka huvudstadgandet i lagförslaget vilar, övergår jag till en närmare motivering av de särskilda bestämmelserna.

1 §.

Denna § har samma innehåll som 1 § i nu gällande lag. I överensstämmelse med en anmärkning, som framställts i ett över de sakkunnigas förslag avgivet utlåtande, har en formell jämkning företagits i ändamål att fullt tydligt utesluta luftfartyg från lagens tillämpningsområde.

2 §.

I likhet med vad som nu gäller innebära, som jag nyss påpekat de i denna § föreslagna reglerna om utsträckning av automobilägarens ansvar för skada ingen ändring i de allmänna reglerna om ägarens ansvar på grund av eget vållande. Endast de fall, då sådant vållande icke ligger till grund för skadeståndsanspråket, avses med förslaget. Gränserna för ägarens ansvar i dessa fall äro här angivna i överensstämmelse med de allmänna grunder, för vilka jag förut redogjort.

Därutöver har föreslagits ett stadgande, som innebär en modifikation för vissa fall i automobilägarens ansvar. Efter allmänna skadeståndsregler skall skadeståndet, om den skadelidande genom eget vållande medverkat till skadan, jämkas, efter ty som skäligt prövas. En liknande tanke återfinnes också i ett par speciella stadganden i hit hörande ämne, såsom i 220 § sjölagen och i 6 § av lagen den 27 juni 1902 innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar. Det synes vara lämpligt att upptaga ett motsvarande stadgande också i detta sammanhang. Skälen härför äro så mycket starkare som automobilägaren enligt förslaget ju kan bli ansvarig för skada, utan att vare sig han eller föraren gjort sig skyldig till någon försummelse. Har i ett sådant fall den skadelidande genom egen vårdslöshet

medverkat till skadan, måste det anses vara billigt, att jämkning av skadeståndet äger rum. Förhållandena kunna utan tvivel tänkas till och med vara sådana, att skadestånd icke bör utgå. Har skadan uppkommit genom samverkan, å ena sidan, av en omständighet, som enligt denna § grundar skadeståndsansvar för ägaren, men som icke beror på någon ägarens eller förarens försummelse, utan utgör en uppenbar olyckshändelse, och, å andra sidan, av grov vårdslöshet från den skadelidandes sida, kan det oförnekligen innebära för stor stränghet att ålägga ägaren ansvar. I likhet med vad i de andra motsvarande fallen gäller kan det bäst överlämnas åt domstolen att företaga den prövning och avvägning av alla omständigheterna i varje särskilt fall, som för ett rättvist avgörande är av nöden.

I denna § återfinnas jämväl stadgandena om det i denna lag införda skärpta ansvaret för föraren. Dessa stadganden stå i överensstämmelse med de grunder, jag i den allmänna motiveringen angivit.

Av den lydelse, som sista stycket i denna § erhållit, torde tydligt framgå, att, om enligt bestämmelserna i denna § i ett fall både ägaren och föraren äro pliktiga utgiva skadestånd, de gentemot den skadelidande häfta solidariskt härför. Fördelningen dem emellan regleras i nästa §.

3 §.

När både ägaren och föraren äro jämlikt 2 § ansvariga för viss skada, är ansvaret, som redan nämnts, solidariskt. I 3 § regleras det inbördes förhållandet dem emellan i ett sådant fall.

Enligt gällande lag är en dylik reglering överflödig. Föraren är aldrig ansvarig i annat fall än då han visats hava gjort sig skyldig till vållande. Och om det inbördes förhållandet mellan honom och ägaren, då föraren ensam är vållande, innehåller 7 § i gällande lag uttrycklig föreskrift. Hava både ägaren och föraren genom vållande medverkat till skadan, bedömes såväl deras ansvarighet gentemot den skadelidande som deras inbördes förhållande efter allmänna rättsregler.

När genom förevarande lag föraren förklaras ansvarig, om han ej visar, att han icke vållat skadan, och sålunda jämväl förarens ansvar sträckes utöver ansvaret enligt allmänna regler, blir ett stadgande om det inbördes förhållandet mellan ägaren och föraren i det fall, att båda svara enligt denna lag, nödvändigt. Ofta torde väl saken vara reglerad redan genom det avtal dem emellan, som ligger till grund för förarens ställning i denna egenskap. Men där en dylik reglering saknas, bör förevarande lag ingripa.

Att utesluta regressrätt i detta fall synes icke vara lämpligt. En sådan rätt torde vara nödig redan för att giva effekt åt själva skadeståndsreglerna och för att ej låta tillfälligheten få ett alltför stort spelrum. Den obillighet mot föraren, som under vissa omständigheter till äventyrs kan ligga i en ägarens regressrätt mot honom, kan förebyggas genom särskilt avtal mellan dem.

Vad omfattningen av regressrätten beträffar, så kan denna tänkas gå ut på en fördelning mellan de två ansvariga efter den del, var och en av dem har i olyckan. Häremot talar emellertid, att i de flesta fall ägaren icke har någon del däri annat än förmedelst föraren och att sålunda de hos ägaren och föraren liggande orsakerna till olyckan löpa, så att säga, efter en och samma linje. Man torde därför här knappast kunna undgå att använda den något summariska metoden att fördela det gemensamma ansvarsbeloppet lika på de båda ansvariga.

De här givna fördelningsreglerna sättas självfallet ur tillämpning, om en av de ansvariga kan styrka, att den andre vållat olyckan. För sådant fall gäller 11 §, på grund varav den vållande är skyldig att i sista hand svara för hela skadan.

4 §.

Frånsett en av den förändrade lydelsen av 2 § föranledd formell jämkning av ordalagen i 4 § överensstämmer denna till fullo med 3 § i nu gällande lag. I sistnämnda lagrumms innehåll ha de sakkunniga icke föreslagit någon ändring, och behov därav har ej heller eljest försports.

I 2 § förekomma endast regler om skyldighet att ersätta skada, som tillfogas person eller egendom, som icke med automobilen befordrades. Ifråga om ersättning för skada å person eller egendom, som vid olyckstillfället befordrades med automobilen, skola åter gälla de på grund av slutet avtal om transport eller eljest tillämpliga allmänna rättsregler. Endast för ett särskilt hithörande fall innehåller denna § ett stadgande om utvidgat ansvar för automobilägaren.

5 §.

Varken nu gällande lag i förevarande ämne eller de sakkunnigas förslag innehåller något uttryckligt stadgande om ersättningsskyldighetens bestämmande för det fall, att i följd av trafik med två eller flera auto-

mobiler uppstått skada, för vilken automobilernas ägare häfta på grund av reglerna om deras utvidgade ansvar.

Vad gällande lag angår, så torde man i synnerhet med stöd av den omständigheten, att ägaren i 2 § säges skola svara för skadestånd såsom om han själv vållat skadan, böra i detta fall tillämpa allmänna rättsgrundsatser. Om ägarens ansvar utsträcker i den omfattning, som här föreslagits, torde åter ett uttryckligt stadgande i ämnet böra införas. Vi sakna icke exempel på sådana specialstadganden i svensk rätt. I 8 § av lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift återfinnes sålunda ett dylikt.

I förhållande till den skadelidande böra de särskilda automobilägarna svara solidariskt. Detta står bäst i överensstämmelse med de regler, som i andra fall gälla för motsvarande situation. Med detta solidariska ansvar bör emellertid förenas regressrätt för den, som fått utbetala skadeståndet, mot den eller de andra. Emot regressrätt emellan personer, som gemensamt vållat en skada, anföres ibland, att den, som gjort sig skyldig till en försummelse, icke bör njuta någon lättnad i sina plikter på den grund, att även andra gjort sig skyldiga till försummelse. Detta skäl torde i varje fall icke äga giltighet i detta sammanhang. Att utesluta regressrätt vore att alltför mycket låta tillfälligheten avgöra, var ansvaret skall läggas.

Vad angår den måttstock, efter vilken fördelningen av skadeståndsbeloppet de ansvariga emellan bör ske, så kan det tänkas, att beloppet fördelas lika på de särskilda ägarna. En sådan fördelningsprincip lider emellertid av brist på smidighet. Anpassning efter de naturligtvis ytterst varierande omständigheterna i de olika fallen är utesluten. Och då inom ramen för denna lag onekligen kunna rymmas fall av synnerligen olikartad karaktär, t. ex. å ena sidan fall, där var och en av de till skadan medverkande kan sägas hava haft lika del i olyckan, och å andra sidan fall, där skillnaden i detta hänseende är synnerligen stor, synas starka skäl tala för att överlämna åt domstol att efter prövning av omständigheterna i varje särskilt fall avgöra, huru stor del av ersättningsbeloppet envar skall vidkännas.

Får stadgandet det innehåll, som här föreslagits, kommer det att nära överensstämma med den tyska automobiltrafiklagens motsvarande bestämmelse. Enligt denna, vilken likaledes utgår ifrån solidarisk ansvarighet gentemot den skadelidande, skall fördelningen de ersättningskyldiga emellan ske efter omständigheterna i det särskilda fallet och därvid i synnerhet tagas i betraktande, i vad mån skadan övervägande orsakats av den ene eller den andre av de ersättningskyldiga.

6 och 7 §§.

Dessa §§ äro fränsett en obetydlig formell jämkning i 7 § likalydande med 4 och 5 §§ av nu gällande lag. I dessa lagrum hava de sakkunniga icke föreslagit någon ändring.

8 §.

I nu gällande lag givas grunder för bestämmande av skadeståndets storlek endast genom den i 2 § förekommande föreskriften, att ägaren skall utgiva ersättning enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan. Denna föreskrift synes icke, åtminstone icke omedelbart, hänföra sig till den ersättningsplikt, som stadgas i 3 §.

I föreliggande förslag har det ansetts lämpligt att, i överensstämmelse med 8 § i lagen den 27 juni 1902 innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, i ett stadgande sammanföra de grunder, efter vilka ersättningarnas belopp skola bestämmas. Någon saklig ändring har härvid icke företagits.

9 §.

I 6 § i gällande lag föreskrives för skadeståndsanspråk av ifrågasvarande art en kortare preskriptionstid än den allmänna. Denna föreskrift, som ansluter sig till en i modern, även svensk, lagstiftning allt vanligare tendens, är upptagen i de sakkunnigas förslag och jämväl i det nu föreliggande.

Utöver detta stadgande ha de sakkunniga yrkat på bestämmande av en ännu kortare, på särskilt sätt beräknad preskriptionstid för fordringar på skadestånd enligt 2 §. De sakkunniga anföra härom följande:

Det kan ju inträffa, att en automobil orsakar skada utan att detta observeras från automobilen och att således den, som ersättningsskyldighet för skadan åligger, saknar kännedom om att skada skett. Vare sig nu sådant förhållande inträffar eller den ersättningsskyldige observerat eller senare erhållit kunskap om skadan, är det, sedan bevisskyldigheten i skadeståndprocessen omkastats, av vikt för honom att i god tid få reda på att ersättningsanspråk kommer att väckas mot honom, på det han må få tillfälle att anskaffa bevisning, medan sådan ännu står att vinna. För sådant ändamål föreslås skyldighet för den, som vill fordra skadestånd i de fall, då omkastning av bevisskyldigheten ägt rum, eller således då ersättning kräves för skada å person eller egendom, som ej med automobilen befordras, att inom en månad efter det han fick kännedom om skadan och den ersättningsskyldige, lämna denna uppgift å sitt ersättningsanspråk. En månad torde vara tillräcklig tid för att taga reda på skadans omfattning och bestämma ersättningsanspråket; för övrigt lägger stadgandets formu-

lering ej hinder i vägen för att, om sedermera skadan befinnes taga större dimensioner, inkomma med ytterligare uppgift. Genom att delgiva den skadelidande underrättelse om skadan, kan den ersättningsskyldige själv bringa fatalietiden att löpa. Äro både ägare, brukare och förare eller två av dem ersättningsskyldiga, torde den skadelidande böra lämna uppgift till en var, emot vilken han vill bevara sin talan.

Detta förslag har i nästan samtliga utlåtanden över de sakkunnigas betänkande lämnats utan erinran, men anmärkningar hava dock icke alldeles uteblivit. Konungens befallningshavande i Jämtlands län anför sålunda följande:

Det torde mången gång vara förenat med svårighet, även om man vet, vem den ersättningsskyldige är, att få reda på var han kan anträffas med brev eller meddelande. I synnerligen många fall äro också på landet de, som kunna vara berättigade till ersättning, obekanta med lagens föreskrifter och oföretagsamma, då det gäller att bevaka sina rättigheter; denna föreskrift skulle därför sannolikt i praktiken föranleda till att rätt till ersättning ofta nog förfölle, även där den förefunnes. Även synes det vara olämpligt att göra ersättningstalans förlust beroende av en så obestämd och svårbestämbar tidsangivning som den, då den ersättningsberättigade fick kännedom om den ersättningsskyldige. De skäl, som i motiverna anförts för ifrågavarande bestämmelse, synas så mycket mindre böra gälla gentemot härövan uttalade betänkligheter, som det väl kan knappast antagas, att automobilföraren eller den, som färdas i bilen, kan utan eget vållande eller vårdslöshet sakna kännedom om att skada skett. Ett av de mest upprörande tillvägagångssätt vid automobilåkning, som ej minst bidragit att göra automobiltrafiken impopulär, är att den åkande, oaktat han ser, att fara för skada är å färde, åker på med yttersta hastighet kanske just för att därigenom undgå ett konstaterande av vem som är skyldig till skadan. Men ett dylikt tillvägagångssätt bör i ingen mån uppmuntras.

Det kan knappast bestridas, att ett visst fog ligger i dessa anmärkningar. Men å andra sidan synas de skäl, som tala för de sakkunnigas förslag i denna del, vara synnerligen starka. Med den föreslagna, praktiskt mycket betydelsefulla överflyttningen av bevisbördan på ägaren och föraren skulle dessa, om de icke förrän kanske nära två år efter olyckan finge kännedom om densamma och dess omfång, mycket ofta vara fullkomligt urståndsatta att förebringa en bevisning om ansvarsfrihet, som, om de i tid blivit varskodda, lätt skulle kunnat åstadkommas. Dessa skäl ha också föranlett ett liknande stadgande i den tyska automobiltrafiklagen, där ifrågavarande tid satts till två månader, liksom i den österrikiska lagen.

För att kunna genomföra den föreslagna omkastningen av bevisbördan, vilken eljest lätt blir obilligt hård, anser jag mig icke kunna lämna de sakkunnigas förslag i denna del åsido. Om den föreslagna tiden med hänsyn till våra stora avstånd och delvis långsamma postförbindelser förlänges till nittio dagar, och denna tid börjar löpa först då

den, som skadan led, fått kännedom ej blott om skadan och den ersättningsskyldige utan ock om dennes hemvist, samt förbehåll göres för de fall, då den, mot vilken talan skall föras, inom ifrågavarande tid redan utan meddelandet fått kännedom om olycksfallet, synas de väsentliga betänkligheterna mot förslaget vara undanröjda.

De preskriptionstider, som förekomma i denna §, avse först och främst sådana mot ägare, förare eller med ägare likställd brukare av automobilen riktade skadeståndsanspråk, som grunda sig på det i denna lag för dessa personer stadgade utsträckta ansvaret för skada i följd av automobiltrafik. De beröra däremot icke skadeståndsanspråk, som vila på allmänna skadeståndsregler, t. ex. grunda sig på styrkt vållande.

De motsvarande preskriptionsbestämmelser, som återfinnas i andra författningar, avse i regel ej heller de regressanspråk, som sammanhänga med de i författningen givna skadeersättningsreglerna. I detta hänseende synes det emellertid nödigt att i förevarande lag intaga en annan ståndpunkt. Då det enligt denna lag ofta är av lika stor vikt för den, mot vilken ett regressanspråk riktas, som för den, mot vilken skadeståndsanspråket omedelbart vändes, att hava tillfälle att i tid sörja för anskaffande av bevisning, torde genom preskriptionsbestämmelser skydd härutinnan böra beredas också åt den regresspliktige. På den regressrätt, som avses i 11 §, äga dock nyssnämnda skäl icke tillämpning. Däremot synas starka skäl tala för att underkasta denna regressrätt samma regler i förevarande hänseende som det skadeståndsanspråk, som grundar sig på allmänna skadeståndsregler.

På grund av vad jag nu anfört hava i denna § upptagits särskilda kortare preskriptionstider, motsvarande dem, som föreslagits för skadeståndsanspråken, jämväl för de regressanspråk, som kunna uppstå på grund av stadgandena i 3, 5 eller 7 §. I första stycket har sålunda bestämts en preskriptionstid av ett år, vilken tid föreslagits skola räknas från det skadeståndet betalats, om detta skett utan process, men annars från det den, som vill göra gällande regresstalan, blivit genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, ålagd att betala skadestånd. De i andra stycket i fråga om anspråket på skadestånd givna bestämmelserna hava ansetts kunna tillämpas också å regressanspråken. Åt stycket har därför givits en avfattning, som täcker bådadera.

10 §.

Såväl med hänsyn till den skadelidande som för att underlätta möjligheten att utan alltför stora kostnader få erforderlig utredning har i denna § föreslagits, att skadeståndsanspråk enligt denna lag samt

regressanspråk enligt 3, 5 eller 7 § skola kunna anhängiggöras vid domstolen i den ort, där olycksfallet inträffat. Genom denna bestämmelse vinnes ock ökad möjlighet att vid samma domstol behandla skadeståndsanspråk och därmed sammanhängande regressanspråk.

§ 11.

Denna § innehåller samma stadgande som 7 § i nu gällande lag. Förbehåll har blott gjorts för de fall, då vållande från den skadelidandes sida styrkts, och denne det oaktat enligt 2 § andra stycket får åtnjuta ersättning.

Vad härefter angår förslaget till

lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen,

så har jag icke ansett mig kunna upptaga den av de sakkunniga föreslagna anordningen att ifråga om straffsatsen för överdådig framfart med automobil endast hänvisa till de bestämmelser härom, som Kungl. Maj:t kunde komma att utfärda. Denna anordning skulle visserligen kunna medföra vissa praktiska fördelar, men den torde alltför mycket strida mot hittills tillämpade grundsatser för att icke möta välgrundade betänkligheter. Det, såvitt man kan döma, väsentligaste motivet för anordningen, nämligen önskan att underlätta överlämnande åt domstol att såsom påföljd å förseelser av ifrågavarande art döma till förlust av behörigheten att föra automobil, torde dessutom bortfalla, då det, såsom jag inhämtat, är avsett att giva administrativ myndighet befogenhet att föreskriva sådan påföljd.

Jämte det i den nya förordningen om automobiltrafik meddelas strängare, mera omfattande och utförligare straffbestämmelser, torde emellertid det i förevarande lagrum stadgade straffet för överdådig framfart böra skärpas.»

Departementschefen uppläste härefter ovannämnda förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen, av den lydelse bilagor vid detta protokoll utvisa, och hemställde, att lagrådets utlåtande över förslagen måtte, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan fann Hans Maj:t Konungen gott bifalla.

Ur protokollet

N. Beite.

*Bilaga.***Förslag**

till

Lag**angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.**

Med upphävande av lagen den 8 juni 1906 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik förordnas som följer:

1 §.

Med automobil förstås varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

2 §.

För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas person eller egendom, som icke med automobilen befordras, vare automobilens ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvar fri, där av omständigheterna framgår, att skadan ej förorsakats av bristfällighet å automobilen eller av förarens försummelse.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

3 §.

Äro både ägare och förare enligt 2 § pliktiga att ersätta skada, skola de sig emellan taga del i ersättningsens gäldande med hälften vardera; envar av dem dock öppet lämnat att, där den andre vållat skadan, mot honom göra gällande den rätt, som i 11 § sägs.

4 §.

Varder i följd av trafik med automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogad någon, som med automobilen befordras, och är föraren därtill vållande, vare ägaren pliktig ersätta skadan.

5 §.

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken automobilernas ägare enligt denna lag svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en; och skola de, där ej annat föranledes av 11 §, sins emellan taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt.

6 §.

Brukar någon utan lov annans automobil, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.

7 §.

Innehar någon automobil med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å automobilen, vare sådan brukare lika med automobilens ägare ansvarig för skada, som i följd av trafik med automobilen inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar automobilen med sådan befogenhet, som nämnd är, men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förares handhavande av automobilen.

8 §.

Skadestånd, som enligt denna lag skall utgå i fall, där någon ljutit döden eller lidit kroppsskada, skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder; ersättning, som i andra fall skall utgå, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt.

9 §.

Talan å skadestånd enligt denna lag skall anhängiggöras inom två år från det skadan timade. Vill den, mot vilken anspråk på skade-

stånd gjorts gällande, mot annan föra talan, som i 3, 5 eller 7 § sägs, skall denna anhängiggöras inom ett år från det skadeståndet blev guldets, därest detta skett utan rättegång, men i annat fall från det han genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, förpliktats att gälda skadestånd.

Är skadan sådan, som i 2 § avses, skall den, som vill föra talan, jämte iakttagande av vad ovan för varje fall är stadgat, inom nittio dagar efter det han fick kännedom om skadan samt om den, mot vilken talan skall föras, och dennes hemvist lämna honom meddelande om sitt anspråk, såvida han icke annorledes erhållit kännedom om olycksfallet. Har sådant meddelande blivit inom sagda tid för befordran med post avsänt, skall det anses behörigen lämnat.

Försummas något av vad nu är sagt, vare rätten till talan förlorad.

10 §.

Rätt domstol för upptagande av tvist i fråga, varom ovan förmäles, vare allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

11 §.

Vad ägare eller annan utgivit enligt denna lag, äge han söka åter av den, som vållat skadan, där icke denne själv lidit skadan och enligt 2 § andra stycket finnes vara berättigad att njuta ersättning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1917, men äger ej tillämpning i fråga om skada, som därförinnan inträffat.

Bilaga.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Härigenom förordnas, att 11 kap. 15 § strafflagen skall erhålla följande ändrade lydelse:

Far man överdådigt fram, så att annan därav skadas kan, å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, eller där allmän marknad eller auktion hålles, straffes med böter, högst etthundra riksdaler.

Far någon, på sätt ovan är sagt, överdådigt fram med automobil, böte från och med femtio till och med ettusen riksdaler. Kom därav ej skada och var faran ringa, må böterna nedsättas till tio riksdaler.

Gör man oljud eller oväsande eller kommer eljest förargelse åstad å plats, som nyss är nämnd, eller å järnvägståg, passagerarefartyg eller annat dylikt fortskaffningsmedel, som är för allmänheten tillgängligt, eller å rum, där offentligt föredrag hålles eller offentlig föreställning pågår, eller där mat eller dryck tillhandahålles allmänheten till förtäring eller eljest varor hållas till salu för allmänheten, eller å annat ställe, som, mot eller utan avgift, är för allmänheten upplåtet, straffes, där ej förbrytelsen förut i detta kapitel är med straff belagd, med böter, högst etthundra riksdaler.

Våldför man annan å ställe, varom i denna § förmåles, då skall den omständighet, vid straffets bestämmande för våldet, såsom försvärande anses.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1917.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd måndagen den 11 oktober 1915.

Närvarande:

Justitieråden BERGMAN,
SJÖGREN,
Regeringsrådet PALMGREN,
Justitierådet DYBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 9 september 1915, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättade förslag till *lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* och till *lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen*.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av professorn Thore Engströmer.

Förslagen föranledde följande yttranden av lagrådet och dess särskilda ledamöter:

Förslaget till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

3 §.

Lagrådet:

Då den i sista punkten upptagna bestämmelsen såsom allmängiltig regel finnes uppställd i 11 §, synes denna punkt här böra utgå, desto hellre som bestämmelsens sammanförande med den i första punkten intagna regeln torde innebära en oegentlighet.

4 §.

Justitieråden *Bergman* och *Sjögren*:

Av stadgandet i första stycket av 2 § framgår, att för skada, som orsakats av bristfällighet å bilen, ägaren anses böra vara

ansvarig, ändock att bristfälligheten varken kan läggas honom eller föraren till last. I det särskilda fall, som avses i 4 §, har en dylik garantiplikt däremot icke uppställts. I departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet heter det angående förslaget huvudgrunder: »Det synes vara i full överensstämmelse med billighetens krav, att ägaren bär följderna av att det trafikmedel, han använder, icke behörigen fungerar. Den skada, som uppstår i följd av en brist därutinnan, härflyter omedelbart ur den med trafiken förenade särskilda risken och bör rimligtvis falla å ägaren. Inträffar ett olycksfall t. ex. i följd därav, att styrinrättningen å automobilen i något avseende var behäftad med fel, och att föraren med anledning härav icke kunde behörigen behärska automobilens gång, bör ägaren sålunda ansvara härför, även om underlåtenheten att avhjälpa felet icke kan betecknas som försummelse.» Detta yttrande, som avser endast skada av den i 2 § angivna art, torde äga giltighet även i det fall, som omförmåles i 4 §. Skälig hänsyn till persontrafikens säkerhet synes kräva, att den, som mot ersättning tillhandahåller allmänheten automobil, också är ansvarig för automobilens trafikduglighet och således blir skyldig att ersätta skada å person, som befordras med automobilen, så framt skadan orsakats av automobilens bristfällighet. I flera främmande länder (Danmark, Norge, Österrike) har man även för detta fall infört samma bevisregel, som stadgats i 2 § av förslaget, och det kunde ifrågasättas att följa dessa länders föredöme jämväl i denna del. Även med den vanliga fördelningen av bevisbördan skulle emellertid ett stadgande om ägarens ansvarighet för bristfällighet å automobilen icke komma att sakna tillämplighet. Ett dylikt stadgande skulle ock genom sin blotta tillvaro vara ägnat att förmå ägaren att använda största möjliga omsorg i fråga om automobilens trafikduglighet. Med hänsyn till den omfattning, vari den i 4 § avsedda automobiltrafiken numera äger rum särskilt i större städer, kan en utsträckning av automobilägarens ansvarighet till att omfatta jämväl det fall, då bristfällighet å automobilen förelegat, svårligen bemötas med den invändningen, att de personer, som låta sig befordras med automobil, frivilligt underkasta sig den därmed förbundna risken och därför icke kunna hava anspråk på särskilt skydd. Då automobilen icke befinner sig i vederbörligt skick, är naturligtvis dess användning i allmän trafik förbunden med större risk än eljes. Någon möjlighet att utesluta denna risk finnes icke. De periodvis återkommande besiktningarna utgöra uppenbarligen icke en tillräcklig garanti. Den trafikerande allmänheten saknar själv varje möjlighet till verksam kontroll. Då i fall, som avses i 4 §, automobilägaren enligt förslaget, likasom redan enligt nu gällande

lag, är ansvarig i händelse av vållande från förarens sida, och det således i transportavtalet inlagts en garantiplikt med hänsyn till förarens aktsamhet, synas de allmänna reglerna för detta slag av avtal icke kunna föranleda betänkligheter mot uppställande av en garantiplikt jämväl i avseende å automobilens trafikduglighet. Med stöd av vad sålunda anförts hemställas, att den ansvarighet, som åligger automobilens ägare enligt 4 §, måtte utsträckas att omfatta jämväl skada, som orsakats av bristfällighet å bilen.

Med förslaget torde vara åsyftat, att jämväl i det fall, som omförmäles i 4 §, jämkning med avseende å skadeståndets belopp skall få av rätten göras, därest den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat. Även om detta anses kunna framgå av stadgandet i 8 §, synes det med hänsyn därtill, att i 2 § intagits en motsvarande bestämmelse, dock vara lämpligare att uti ett tillägg till 4 § meddela föreskrift om att jämkning må äga rum. Göres detta, påkallas härav någon ändring i 8 §:s avfattning. Om vad ovan hemställts om utsträckning av den ansvarighet, som enligt 4 § åligger automobilens ägare, vinner avseende, bör berörda tillägg tillika innehålla, att rätten i däri avsett fall må, om så prövas skäligt, bestämma, att skadestånd icke skall utgå. Vid sådant förhållande synes tillägget kunna avfattas i överensstämmelse med andra stycket i 2 §.

Regeringsrådet *Palmgren* och justitierådet *Dyberg*:

Till 4 § torde, såsom inom lagrådet anmärkts, böra fogas ett stadgande rörande möjlighet till jämkning med avseende å skadeståndets belopp och i anledning därav göras erforderlig ändring i 8 §:s avfattning.

5 §.

Lagrådet:

Av liknande skäl, som anförts vid 3 §, synes den i nu ifrågavarande paragraf förekommande hänvisningen till 11 § böra uteslutas.

Stadgandet i 5 § avser skadeersättning, som av automobilernas ägare skall utgivas till tredje man. Härjämte bör uppmärksammas det fallet, att i följd av trafik med två bilar skada tillfogats endera automobilens ägare eller honom tillhörig egendom. I sådant fall bör, om den andra automobilens ägare är därför ansvarig enligt denna lag, skadeståndet kunna jämkas efter ty prövas skäligt. Fullt skadestånd bör nämligen icke utdömas, därest den ersättningsberättigade själv medverkat till skadan på sådant sätt, att han jämlikt grunderna för stadgandet i första stycket av 2 § borde själv delvis vidkännas skadan.

Till paragrafen bör fördenskull göras ett tillägg om jämkning i nu berörda fall.

8 §.

Lagrådet:

I fråga om denna paragraf hänvisas till vad under 4 § anförts.

9 §.

Lagrådet:

Då avfattningen av andra stycket i förevarande paragraf måhända skulle kunna föranleda den tolkningen, att meddelandet skall innehålla uppgift å beloppet av det skadestånd, varpå anspråk göres, men detta icke lärer vara åsyftat, och det i allt fall synes vara tillräckligt, att meddelande göres om själva olycksfallet, hemställes om ändring i nu antydd riktning av ifrågavarande stadgande.

Därest till 5 § göres ett tillägg av det innehåll, som under samma paragraf föreslagits, torde därav föranledas ett tillägg till sista punkten av 9 §. Föreligga i fall, som i det ifrågasatta tillägget till 5 § avses, ömsesidiga skadeståndsanspråk, bör nämligen, därest det ena anspråket blivit i rätt tid instämt, det andra anspråket kunna kvittningsvis göras gällande, ändock att samma anspråk icke blivit på i paragrafen föreskrivet sätt bevakat.

11 §.

Lagrådet:

Sista satsen i förevarande paragraf synes såsom obehörlig böra utgå.

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Lagrådet:

Detta förslag föranleder ingen anmärkning.

Ur protokollet:

Erik Ölander.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott fredagen den 31 december 1915.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden: HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRHS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Hasselrot anmälde lagrådets utlåtande över de genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 september 1915 till lagrådet remitterade förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Efter att hava redogjort för utlåtandets innehåll yttrade föredragande departementschefen:

»Lagrådets hemställan, att till 5 § av förslaget måtte göras ett tillägg om jänkning av skadeståndets belopp i visst fall, har jag ansett böra följas. Härigenom kommer i det fall, att i följd av trafik med två eller flera automobiler den enas ägare eller honom tillhörig egendom tillfogas skada, för vilken ägaren är berättigad till ersättning enligt ifrågasvarande lag, den skadelidande icke att erhålla fullt skadestånd, med

mindre han är fri från ansvar för skadan i enlighet med stadgandet i första stycket av 2 §. Då i tredje stycket av 2 § föreskrives, att föraren i visst fall är lika med ägaren ansvarig för skada, följer därav, att reglerna i 5 §, som direkt beröra endast ägarens ansvarighet, skola äga motsvarande tillämpning på förarens. Stadgandet i förevarande tillägg till 5 § kommer däremot icke att äga tillämpning å en ersättningsberättigad förare. Denne behöver sålunda icke underkasta sig motsvarande jämkning i sitt skadeståndsanspråk, såvida han icke visas hava genom eget vållande medverkat till skadan.

I enlighet med vad lagrådet erinrat rörande 9 § torde dels den ändring i andra stycket böra vidtagas, att det där föreskrivna meddelandet uttryckligen säges skola avse olycksfallet, och dels till tredje stycket böra fogas ett tillägg av innehåll, att, om ömsesidiga skadeståndsanspråk föreligga, och det ena icke behörigen bevakats, detta likväl kan användas till kvittning mot det andra. Sistnämnda stadgande synes icke böra förklaras gälla blott i de fall, som avses i det nyssnämnda tillägget till 5 §. Stadgandet bör nämligen även äga tillämpning, om en automobilägares och en förares eller två förares anspråk på skadestånd stå emot varandra.

På sätt lagrådet hemställt, bör till 4 § fogas ett stadgande rörande möjlighet till jämkning med avseende å skadeståndets belopp i de fall, som i 4 § åsyftas. Göres ett sådant tillägg till 4 §, bör 8 §, enligt vars lydelse i det remitterade förslaget sådan jämkning redan medgivits, undergå någon förändring. Det blir nämligen då överflödigt att i 8 § hänvisa till andra stadganden i 6 kapitlet strafflagen än 2 och 4 §§. I samband med en dylik ändring i lydelsen av 8 § torde sista punkten i samma §, vilken punkt ej avser att uttala annat än vad även utan densamma skulle gälla, böra utgå. Även de anmärkningar i övrigt av huvudsakligen formell natur, om vilka lagrådets ledamöter förenat sig, synas mig böra beaktas.

Två av lagrådets ledamöter hava i fråga om 4 § hemställt, att den ansvarighet, som enligt denna § åligger automobils ägare, måtte utsträckas att omfatta jämväl skada, som orsakats av bristfällighet å automobilen.

Under det att de i 2 § givna stadganden om automobilägares ansvarighet gentemot person eller egendom, som icke med automobilen befordras, innebära en allvarlig skärpning av denna ansvarighet i förhållande till nu gällande lag, så intar 4 §, som reglerar ägarens ansvar gentemot person, som med automobilen befordras, samma ståndpunkt som

gällande lag. Jag har icke blivit övertygad om något behov av skärpning i detta hänseende. Den riksdagens skrivelse, som föranlett ifrågasvarande lagstiftning, synes icke åsyfta någon dylik skärpning, och de sakkunniga, som utarbetat de första förslagen till nya författningar på området, hava i sitt betänkande förklarats, att skäl ej ansetts föreligga att föreslå ändring i ifrågasvarande stadgande. Visserligen har i ett par av de över förslagen avgivna utlåtandena ändring på denna punkt ifrågasatts, men i flertalet utlåtanden har ingen antydning om något sådant önskemål lämnats.

Vid sidan av denna synpunkt bör även en annan vinna beaktande vid prövningen av denna fråga. Väl är det sannt, att det icke principiellt strider mot de allmänna reglerna för transportavtal att ålägga en automobilägare ovillkorlig ansvarighet för den använda materielens trafikduglighet, men å andra sidan kan ej bestridas, att vissa betänkligheter rörande tillämpningen av en dylik ansvarighet bero just av den omständigheten, att det här är fråga om den av ett transportavtal följande ansvarigheten och att sålunda det rättsliga förhållandet kontrahenterna emellan är ett helt annat än mellan automobilägaren och en skadad person, som icke befordrats med bilen. I de särskilt i den yrkesmässiga automobiltrafiken på landsbygden ofta förekommande fall, där en resande, ehuru han ser eller bör se, att bilen är bristfällig, samt kanske till och med varskos härom, likväl i saknad av andra trafikmedel eller för tids vinnande anlitar bilen, skulle lätt ganska stora praktiska svårigheter vid tillämpningen av den ovillkorliga ansvarigheten uppstå; att i dylika fall ålägga automobilägaren ansvarighet för en skada, som följt av denna bristfällighet, skulle ofta vara obilligt. Jag vill slutligen tillägga, att den tyska lagstiftningen om ansvarighet för skada i automobiltrafik icke givit några särskilda regler om ansvarigheten gentemot passagerare utan i detta hänseende låter de allmänna reglerna för ansvarighet i följd av transportavtal vinna tillämpning.

I enlighet med vad jag nu anfört anser jag mig icke böra frångå den ståndpunkt, som i detta hänseende intagits i det remitterade förslaget.»

Efter att hava anmärkt, att förutom de ändringar, om vilka förut talats, även vissa smärre rent redaktionella jämkningar vidtagits, upp-läste departementschefen ett i överensstämmelse med det avgivna yttrandet avfattat förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik ävensom det av lagrådet utan anmärkning lämnade förslaget till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § straff-

lagen och hemställde, att förslagen måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Denna hemställan, i vilken statsrådets övriga ledamöter instämde, täcktes Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

N. Beite.

STOCKHOLM, K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI, 1916.
