

**Nr 80.**

Av herr Carlsson, Carl August, om utredning och förslag rörande obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon m. m.

Enligt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är automobilens ägare ansvarig för skada, som under trafik med automobil tillfogas person eller egendom, som icke med automobilen befordras, och detta under vissa betingelser, ändå att han ej varit till skadan vållande. För automobil i allmän trafik gäller, att ägaren är skadeståndsskyldig jämväl mot person, som med automobilen befordras, såvida föraren varit till skadan vållande. Skadestånd, som utdömes efter ifrågavarande lag, skall utgå jämlikt bestämmelserna i strafflagens 6 kap. 2 och 4 paragraferna, däri stadgas, att "i mål, som kroppsskada angå, skall under skadeståndet räknas icke allenast läkarelön och annan kostnad, utan även ersättning för hinder eller brist i den skadades näring, för sveda och värk, så ock för lyte eller annat stadigvarande men, om sådant blivit honom tillfogat". Och vidare "Komma make, barn eller adoptivbarn efter den, som dödad blivit, att genom hans frånfälle sakna nödigt underhåll; då skall dem, efter ty, med avseende å såväl den brottsliga tillgångar som andra omständigheter, skäligt prövas, tilläggas såsom skadestånd vad för dem tarvas, till dess de sig eljest försörja kunna; och må det skadestånd, efter omständigheterna, sättas att utgå på en gång eller å särskilda tider."

Av anförda lagrum framgår, att en bestämd och till sina konsekvenser mycket omfattande ansvarighet för skada å annans person eller egendom pålægges ägare av automobil eller annat motorfordon. Erfarenheten har också dessvärre visat, att olyckor snart sagt dagligen inträffa, vilka ha till följd, att sådan ansvarighet måste utkrävas, och i och med motortrafikens fortsatta utveckling torde olycksriskerna snarare komma att tilltaga än avtaga, trots en förbättrad chaufförutbildning och en skärpt trafikkontroll. I åtskilliga fall ha mycket höga ersättningsbelopp blivit utdömda, och helt nyligen avkunnades av en av våra överrätter en dom, varuti den skadeståndsskyldige automobilägaren ålades ett drygt framtida underhåll till en avlidens maka och barn. Att allmänheten skyddas i största möjliga utsträckning för följderna av skador tillfölje automobiltrafik, är givetvis en angelägenhet av allra största vikt. Emellertid blir detta skydd av ringa värde i sådana alltför vanliga fall, då den för skadan ansvarige saknar ekonomiska möjligheter att fullgöra vad som honom ålagts genom dom eller avtal gent emot den förfördelade. I dylika fall blir den senare icke blott må-

hända skadad och lemlästad utan även urståndsatt att på något sätt få gottgörelse för sitt lidande eller sitt lyte, likasom vid dödsfall efterlevande anhöriga komma att sakna huld och skydd och därtill försättas i ekonomiskt trångmål. I de fall återigen, då den skadeståndsskyldige icke helt saknar tillgångar men icke är vad man brukar kalla förmögen, kan en skadestånds- eller underhålls- plikt många gånger betyda ekonomisk ruin och en ödelagd framtid för honom själv och hans närmaste anhöriga.

Det förefaller, som om denna sida av saken av lagstiftningen hittills lämnats obeaktad, men den torde vara av så allvarlig beskaffenhet, att någon åtgärd med allra snaraste borde vidtagas till ökat skydd såväl för allmänheten som i icke mindre grad för de ekonomiskt svaga automobilägarna själva. I åtskilliga andra länder finnes lagstadgat försäkringstvång för skadeståndsansvarigheten, och jag håller före, att en sådan åtgärd måste tillgripas jämväl här i vårt land. Visserligen ha de flesta olycksfallsförsäkringsanstalter öppnat avdelningar för försäkring av bilar gällande för såväl skador å själva vagnen som övertagande av det lagstadgade ersättningsansvaret för eventuellt vållade skador, men ett mycket stort antal fordonsägare urakllåta dock att på detta sätt överflytta den riskabla och oberäknliga ansvarigheten på försäkringsbolagens solidare och bärkraftigare grund. Särskilt gäller detta de mindre välsituerade automobilägarna, som oftast av likgiltighet eller missriktad sparsamhet försumma att genom försäkring skydda sig själva och andra trafikanter för de oöverskådliga följderna av timade olycksfall.

Med den utbredning bruket av motorfordon numera fått är det ingalunda ovanligt, att personer utan några egentliga tillgångar komma i besittning av en automobil genom huresavtal eller avbetalningskontrakt, och lika ofta händer det, att en liten sparad förmögenhet nedlägges i en automobil eller omnibus för bedrivande av förvärvsverksamhet. För dessa kategorier är det uppenbart, att en ansvarsförsäkring borde vara ovillkorlig, men i regel torde det förhålla sig så, att just sådana automobilägare själva stå sina risker, under det att ekonomiskt solidare motortrafikanter oftast finna det rådligast att överflytta riskerna på försäkringsanstalterna.

Jag håller före, att en obligatorisk ansvarsförsäkring för alla motorfordon borde vara lagstadgad. Huru en sådan försäkring skulle ordnas och avvägas med hänsyn till premier och ersättningsvillkor, torde behöva göras till föremål för närmare utredning likaväl som sättet för dylika försäkrings tecknande och vidmakthållande. I Norge skall redan vid anmälan av bilen till registret visas, att borgen eller försäkring för eventuellt skadestånd finnes tecknad. Här i Sverige torde det dock kunna ifrågasättas, huruvida icke det statliga organet för olycksfallsförsäkring, riksförsäkringsanstalten, borde i tävlan med de enskilda försäkringsanstalterna kunna uppta jämväl här ifrågavarande form av försäkring. De premier, som de enskilda försäkringsanstalterna nu betinga sig för automobilförsäkring, äro orimligt höga, men om landets alla bilar droges in under försäkringen, är det sannolikt, att dessa premier skulle kunna

nedbringas högst väsentligt och försäkringstvånget på så sätt bli till gagn jämväl för de iordonsägare, som frivilligt iklätt sig utgiltorna för försäkring.

Oaktat en ytterligare tvångsvis utgående belastning av motortrafiken ingalunda är tilltalande, håller jag dock före, att härovan påtalade förhållanden påkalla ett skyndsamt ingripande av statsmakterna, och får fördensull föreslå,

det riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och förslag angående lagstadgad, obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon samt angående under vilka former dylik försäkringsverksamhet borde bedrivas av riksförsäkringsanstalten.

Stockholm i januari 1925.

*C. A. Carlsson.*

---

