

Nr 242.

Av herr **Liedberg m. fl.**, om vissa ändringar i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och lagen om trafikförsäkring å motorfordon m. m.

Sedan enligt Kungl. Maj:ts beslut den 23 april 1937 chefen för justitiedepartementet tillkallat särskilda sakkunniga att under ordförandeskap av landshövdingen E. A. Beskow inom justitiedepartementet biträda med verkställande av utredning angående reform av gällande rättsregler rörande trafikförsäkring samt ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon, ha de sakkunniga den 1 oktober 1938 avgivit ett betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar (statens offentliga utredningar 1938: 27).

Ifrågavarande betänkande inrymmer förslag till åtskilliga nya bestämmelser i hithörande frågor. I vissa avseenden innebär det så avsevärda avsteg från vad som i årtionden, ja än längre, ansetts vara representativt för svensk rättsuppfattning, att ett ställningstagande till detsamma torde kräva ett ingående och tidsödande övervägande från vederbörande myndigheters sida, ej minst med hänsyn till det bestämda avståndstagande från vissa nyheter i förslaget, som i yttranden från skilda motororganisationer och andra kommit till synes. Förevarande lagstiftningsärendet har ytterligare komplicerats genom att i ett par yttranden framkastats tanken på ett monopoliserande i en eller annan form av trafikförsäkringsrörelsen. Vi hålla för uppenbart, att ett ställningstagande till problemkomplexet i dess helhet ej kan ske utan ingående förnyade sakkunnigeundersökningar med åtföljande nytt remissförfarande. Enligt motionärernas mening saknas därför utsikter för en lösning av trafikförsäkringsproblemet i dess helhet vid innevarande års riksdag. Detta leder i sin tur till, att till en oviss framtid skulle uppskjutas lösningen av trenne betydelsefulla detaljfrågor, som synas kräva ofördröjlig lagändring och som tillika äro av den beskaffenhet, att de utan olägenhet kunna göras till föremål för speciell lagstiftning utan att lösningen av trafikförsäkringsproblemet i dess helhet avvaktas eller behöver föregripas. Det är så mycket större anledning till en fristående behandling av de åsyftade tre detaljfrågorna, som enighet torde råda mellan motormännen och allmänheten i övrigt om önskvärdheten, ja nödvändigheten att med det snaraste vinna en mer tillfredsställande lösning av dessa frågor än vad nu gällande lagstiftning innebär.

De tre frågor, som synas kräva denna omedelbara lösning, äro följande:

A. Fråga om utsträckt skydd för passagerare i motorfordon.

B. Fråga om höjda trafikförsäkringssummor.

C. Fråga om regressrätten mot förare vid skada å statens motorfordon.

A. *Fråga om utsträckt skydd för passagerare i motorfordon.*

Då fråga är om personskada, förorsakad genom motorfordonstrafik, har svensk rätt länge haft skilda regler beträffande skada å person, som vid skadetillfället färdats i motorfordonet (här kallad passagerare), samt skada å person utanför fordonet (här kallad icke-passagerare).

Genom 1906 års lag ang. ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik ålades ägare av automobil ansvarighet för skada, som inträffat i följd av trafik med automobilen, därest vållande visades ligga dess förare till last. Denna utsträckta skadeståndsskyldighet för ägaren gällde dock ej beträffande skada å person eller egendom, som befordrades med automobilen. Om passagerare skadades i automobil, som mot ersättning tillhandhölls allmänheten, var han dock berättigad till skadestånd av automobilens ägare, därest vållande hos dess förare styrktes.

Erfarenheten visade emellertid snart allmänhet och myndigheter, att 1906 års lag ej gav ett tillfredsställande skydd. Alltför ofta förekom vid inträffade olyckor, att vittnen ej funnos till hands eller att bevisning om vållande hos föraren eljest icke kunde förebringas, vadan den skadelidande icke kunde göra vare sig ägaren eller föraren ansvarig. Man hade sålunda ofta icke någon nytta av ägarens utvidgade ansvar, utan den skadade blev utan ersättning.

År 1916 fingo vi en ny automobilansvarighetslag. Bevisbördan blev i denna omkastad. I stället för den normala bevisregeln, att den skadeståndskrävande för att få ersättning skall styrka vållande hos den, mot vilken ersättningsanspråket riktas, förklarades den skadelidande berättigad till skadestånd av automobils ägare, för så vitt denne icke förmådde visa, att skadan varken förorsakats av bristfällighet hos automobilen eller vållats av föraren. Men även i denna lag gällde dessa förmånliga bestämmelser allenast icke-passagerare. För passagerare i automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten (yrkesmässig persontrafik), är ägaren även jämlikt 1916 års lag skyldig ersätta skada, dock endast om passageraren förmår visa, att föraren är till skadan vållande. Men en passagerare i bil, som icke mot ersättning tillhandahålles allmänheten, kan allenast vända sig mot föraren personligen och blir ersättningsberättigad blott om han styrker vållande hos föraren.

Någon ändring härutinnan skedde ej i samband med tillkomsten av 1929 års trafikförsäkringslag. Denna lag åsyftade intet utvidgande av automobilägares och förares skadeståndsskyldighet. Den avsåg väsentligen att säkerställa, att allmänheten i fortsättningen skulle utfå det skadestånd, för vilket automobilens ägare enligt då gällande lag var ansvarig. I överensstämmelse härmed stadgades i § 3, st. 2 trafikförsäkringslagen följande:

»Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller i anledning av skada å person, som färdas i fordonet, med mindre försäkringstagaren är för skadan ansvarig.»

Trafikförsäkringslagen undantager sålunda från försäkringsgivarens ansvarighet sådan passagerareskada, för vilken försäkringstagaren (fordonets ägare) icke är ansvarig. Passagerare i automobil, som icke användes i yrkesmässig persontrafik (t. ex. privata personbilar och motorcyklar, flertalet lastbilar) saknar därför regelmässigt försäkringsskydd utom då fordonet vid skadetillfället förts av ägaren och denne bevisas vara vållande till passagerarens skada.

Föreligger icke styrkt vållande hos föraren saknar passageraren försäkringsskydd oavsett om fordonet användes i yrkesmässig persontrafik eller icke.

Unde årens lopp har både från passagerares och annan allmänhets sida, från motorfordonsägarna själva och deras organisationer och från försäkringsmannahåll framförts tanken på att slopa skillnaden mellan passagerares och icke-passagerares rätt till ersättning och ge åt båda det utvidgade skydd, som nu tillkommer allenast icke-passageraren. Denna under årens lopp alltmer markerade ändring i den allmänna rättsuppfattningen har även återspeglats i första lagutskottets utlåtande nr 36/1935, vari uttalats, att alla som skadas i följd av trafik med motorfordon böra vara likställda i fråga om ersättning för personskador. Till detta uttalande ha även 1937 års trafikförsäkringssakkunniga anslutit sig. De ha dock ansett, att passagerare, som skadas vid olovligt brukande av ett motorfordon, icke skola beredas skydd genom trafikförsäkringen, därest de ägt kännedom om det olovliga brukandet. Motionärerna dela denna de sakkunnigas uppfattning.

Om man önskar en dylik utvidgning av skadeståndsbestämmelserna och försäkringsskyddet för passagerare, synes detta kunna ordnas genom en omredigering, i enlighet med bil. A. av 4 § i 1916 års automobilansvarighetslag (den gamla § 4 blir nämligen överflödig om den föreslagna ändringen genomföres). Då utvidgningen enligt motionärernas mening, likaväl som enligt första lagutskottets och trafikförsäkringssakkunnigas, allenast bör avse skada å person, som färdas med motorfordonet, men ej skada å befordrad egenom, har paragrafen i fråga redigerats med hänsyn härtill.

Enligt denna ändring i ansvarighetslagen blir automobils ägare ansvarig för skada å passagerare utom i det undantagsfall, att ägaren kan visa att skadan varken förorsakats av bristfällighet hos bilen eller vållats av föraren. Passageraren blir sålunda beträffande rätten till ersättning av ägaren fullt likställd med icke-passagerare.

Ovan återgivna föreskrift i 3 § 2 st. trafikförsäkringslagen medför, att denna automobilägarens ökade ansvarighet gentemot passagerare skall fullgöras av trafikförsäkringsgivaren. Av skäl, som ovan anförts, bör dock i sistnämnda lagrum stadgas undantag för skada å passagerare i olovligen brukat motorfordon, där passageraren ägt kännedom om det olovliga brukandet. Förslag härutinnan återfinnes i bil. B.

B. Fråga om höjda trafikförsäkringssummor.

Gällande trafikförsäkringslag stadgar i 11 §:

»Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa sextio tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugu tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person.»

Dessa försäkringssummor kronor 60 000, 20 000 resp. 10 000 äro de, som praktiskt taget tillämpats sedan ansvarighetsförsäkring i början av 1900-talet infördes i vårt land. Liknande begränsningar äro vanliga i många länder.

Det sedan lång tid tillbaka rådande låga ränteläget har föranlett bestämmelse från försäkringsinspektionens sida om skyldighet för försäkringsgivarna att kapitalisera trafikförsäkringslivräntor efter en räntefot av $2\frac{1}{2}$ %. Detta har medfört, att gällande försäkringssumman kronor 20 000 icke sällan visat sig otillräcklig. Det råder allmän enighet om nödvändigheten av en förhöjning av personskadesummorna, varvid olika förslag framställts. Försäkringsinspektionen och K. A. K. ha föreslagit, att varje maximibegränsning skall slopas. En sådan åtgärd är visserligen tekniskt möjlig men ställer sig dyrare för motorfordonsägaren än vad fallet blir, om man fixerar vissa maximisummor. Det förefaller emellertid motionärerna, som om det ej vore en obligatorisk försäkrings uppgift att säkerställa obegränsade ersättningsbelopp. Motionärerna vilja även framhålla, att ett fastställande av obegränsade summor otvivelaktigt skulle bidra till försvårande av den utländska motortrafiken på Sverige. Redan de av trafikförsäkringssakkunniga föreslagna summorna av resp. 180 000, 60 000 och 10 000 kronor ha, enligt vad motionärerna erfarit, föranlett gensagor från av turistutbytet de olika länderna emellan intresserat håll inom och utom landet. Ehuru motionärerna väl inse, att ett accepterande av detta trafikförsäkringssakkunnigas förslag någon gång kan medföra, att fullt skadestånd icke kommer att utgå, vilja de dock föreslå, att riksdagen stannar för sagda belopp och beslutar ändring av trafikförsäkringslagens 11 § i enlighet med bil. B. Skulle detta motionärernas förslag ej vinna riksdagens beaktande, hemställa de dock, att försäkringssummorna ej sättas utöver de i Motormännens riksförbunds yttrande angivna beloppen av resp. 240 000, 80 000 och 10 000 kronor.

C. Fråga om regressrätten mot förare vid skada å statens motorfordon.

Genom en kungörelse av den 26 sept. 1929 har Kungl. Maj:t sört för, att förare av statens motorfordon icke kan utsättas för regressanspråk från statens sida i anledning av ersättning, som staten utgivit till den, som lidit

skada i följd av trafik med sådant fordon. Statens regressrätt är begränsad till fall av uppsåt eller grov vårdslöshet från förarens sida.

Vad beträffar skada å själva motorfordonen framgår av de trafikförsäkringssakkunnigas betänkande, att vid vagnskadeförsäkring hos de enskilda försäkringsgivarna tillämpas den regeln, att regressrätt är utesluten mot förare så vida ej denne vållat skadan genom grov vårdslöshet eller genom spritpåverkan eller genom att han handlat i brottslig avsikt eller begagnat fordonet utan lov.

Ofta äro staten tillhöriga motorfordon ej försäkrade mot skada å själva fordonet (kaskoförsäkring). Detta medför, att förare av sådana statens fordon komma i sämre ställning än förare av enskildas motorfordon, vilka kaskoförsäkrats. Rättsvisan torde väl kräva, att samtliga förare säkerställas oavsett hur staten genom sina särskilda myndigheter ordnat försäkringsfrågan. Ehuru förevarande spörsmål kan anses vara trafikförsäkringen ovidkommande, synes det önskvärt, att det i detta sammanhang löses. Motionärerna föreslå därför, att riksdagen i skrivelse till Konungen anhåller om utfärdande av sådan tilläggsbestämmelse till förenämnda kungörelse angående eftergivande av statens regressrätt mot förare av staten tillhöriga motorfordon, att sådan förare befrias från ersättningsskyldighet för skada å fordonet, så vida ej föraren framkallat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller under olovligt brukande av fordonet eller genom att han varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar.

Motionärerna äro väl medvetna om, att den föreslagna lagtexten i olika avseenden kan befinnas bristfällig. De hemställa därför, att lagutskottet, därest deras synpunkter vinna utskottets gillande, ville företaga den omredigering, som kan finnas lämplig.

Med stöd av vad ovan anförts och under hänvisning till bilagorna A och B hemställa motionärerna,

att riksdagen ville för sin del för ikraftträdande den 1 juli 1939 godkänna de förslag till ändringar i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och i lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, vilka finnas angivna i bilagorna A och B, samt

att riksdagen ville i skrivelse till Konungen hemställa om utfärdande av bestämmelser, som, i enlighet med vad ovan skisserats, begränsa statens rätt att för skada å staten tillhörigt motorfordon hålla sig till dess förare.

Stockholm den 23 januari 1939.

Arvid Hellberg.

Verner Hedlund.

Gösta Liedberg.

C. G. Tengström.

Bilaga A.

Ändringar i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

4 §.

Varder i följd av trafik med automobil skada tillfogad annan med automobilen befordrad person än föraren, vare ägaren för skadan ansvarig på sätt i 2 § stadgas.

9 §.

Talan å — — — — gälda skadestånd.
 Den, som vill föra talan enligt första stycket, skall tillika inom nittio dagar — — — — behörigen lämnat.
 Försummas något — — — — det andra.

Bilaga B.

Ändringar i lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon.

3 §.

Trafikförsäkring å motorfordon — — — — i följd av sådan trafik.
 Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller i anledning av skada å person, som färdas i olovligen brukat motorfordon med kännedom om det olovliga brukandet.

11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa etthundraåttio tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till sextio tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon — — — — skadad eller dödad person.
