

Nr 4.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående utredning av frågan om statens skadeståndsansvar vid skador, orsakade av övergång till högertrafik.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 357 i första kammaren av herr *Johansson, Theodor, m. fl.*, samt nr 464 i andra kammaren av herr *Andersson i Dunker m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att i samband med pågående utredning om övergång till högertrafik jämväl frågan om statens skadeståndsansvar vid skador, orsakade av ändrade trafikbestämmelser, måtte bli föremål för utredning».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen I: 357.

I skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll 1953 års höstriksdag, efter hemställan av andra lagutskottet i dess utlåtande nr 39, att Kungl. Maj:t ville utreda förutsättningarna för vårt land att inom den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, tillkallade med stöd av bemyndigande den 8 januari 1954 sakkunniga för att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

I direktiven för de sakkunniga uttalar departementschefen efter en redogörelse för frågans tidigare behandling:

»Utredningen bör vara förutsättningslös. Vid densamma torde särskilt undersökas, huruvida de fördelar på lång sikt, vilka står att vinna genom en övergång till högertrafik, kan förväntas bli så betydande, att de överväger den ökade olycksrisken under övergångstiden ävensom kostnaderna för omläggningen.

Riskökningen under övergångsskedet kommer givetvis att bl. a. bero på vilka möjligheter man har att motverka densamma. Åtminstone delvis synes den kunna begränsas genom att en lämplig tidpunkt väljes för övergången. Väsentliga resultat i detta hänseende torde även kunna vinnas genom en omfattande upplysnings- och propagandaverksamhet i samband med omläggningen samt genom trafikreglerande åtgärder av olika slag.

I fråga om kostnaderna för en övergång till högertrafik bör en om möjligt fullständig utredning förebringas. Därvid bör särskilt övervägas, huruvida de eljest betydande kostnaderna för ombyggnad av bussar och spårvagnar kan minskas genom särskilda övergångsanordningar. Vidare bör de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna för genomförandet av ombyggnadsprogrammet närmare klarläggas. Med hänsyn till att en omläggning till högertrafik i första hand får anses vara ett bilismens intresse, utgår jag ifrån att därav föranledda kostnader i varje fall till huvudsaklig del får täckas av automobilskattemedel. Utredningen bör framlägga definitiva förslag i denna fråga.

Jämväl i övrigt bör vid utredningen förebringas sådant material, som medger en allsidig bedömning av det förevarande spörsmålet.

Utredningen bör tidsmässigt och även i övrigt planera sitt arbete med tanke på att högertrafikfrågan kan befinnas böra underställas en allmän folkomröstning.»

Utskottet.

I de förevarande motionerna hemställas, att frågan om statens skadeståndsansvar vid skador, orsakade av ändrade trafikbestämmelser, utredes i samband med den nu pågående utredningen om övergång till högertrafik. Motionärerna anför bl. a., att man måste räkna med att en övergång till högertrafik kommer att medföra betydande skadegörelse på liv och egendom, att de härav föranledda förlusterna icke alltid täckes av de vanliga försäkringarna samt att det synes skäligt, att staten under en övergångstid av 5—10 år övertager skadeståndsansvaret vid sådana olyckor, som direkt beror av övergång till högertrafik.

Till en början vill utskottet med anledning av vad motionärerna anfört om den inverkan en övergång till högertrafik kan väntas få på trafikolycksfallens omfattning anföra några allmänna synpunkter på denna fråga.

Det torde vara ofrånkomligt, att en övergång till högertrafik medför ökade trafikrisker i vissa avseenden under en övergångstid. Det är å andra sidan ovedersägligt, att en övergång till högertrafik medför, att vissa andra olycksfallsrisker bortfaller, nämligen de som beror på utländska förarens ovana vid vår vänstertrafik och svenskers ovana vid högertrafiken utomlands. Vidare förhåller det sig så, att de olycksfallsrisker, som följer med en övergång till högertrafik, är av övergående natur, medan de olycksfallsrisker, som är förbundna med en bibehållen vänstertrafik, torde bestå under en överskådlig framtid och öka med ett växande trafikutbyte över gränserna. Att beräkna förhållandet mellan de fördelar å ena och nackdelar å andra sidan de båda alternativen medför med hänsyn till trafik-

säkerheten är förenat med betydande svårigheter. Utan att nu ingå på bedömning av detta spørsmål vill utskottet erinra om följande. En på uppdrag av 1939 års högertrafikkommitté utförd statistisk beräkning — vilken f. ö. var grundad på den under särdeles ogynnsamma förhållanden genomförda högertrafikomläggningen i Österrike — gav till slutsats, att i händelse högertrafik ej infördes, olyckor som berodde på ovana vid vänstertrafik måste i det långa loppet medföra skadeverkningar av större omfattning än de, som kunde förväntas uppkomma av olyckor, som berodde på ovana vid högertrafik, i händelse sådan infördes. Vid den prövning av högertrafikfrågan, som andra lagutskottet företog vid fjolårets höstriktsdag, kom utskottet även till den uppfattningen, att på lång sikt fördelarna för trafiksäkerheten av en övergång till högertrafik väl uppvägede riskerna under den första tiden efter en omläggning. Dessa frågor torde komma att ytterligare belysas av den nu pågående högertrafikutredningen.

Vad därefter gäller tanken, att staten bör åtaga sig skadeståndsansvar vid trafikolyckor, som beror av ändrade trafikföreskrifter, vill utskottet framhålla följande.

Det är med hänsyn till trafiksäkerheten nödvändigt, att kraven på efterlevnad av trafikföreskrifter ställs lika högt när det gäller nya eller ändrade som i fråga om redan invanda föreskrifter. Då nya eller ändrade föreskrifter sättes i kraft, är det dessutom ofta särskilt viktigt, att trafikanterna iakttar försiktighet för att förebygga de risker, som kan följa av ovana vid de nya föreskrifterna. Dessa trafiksäkerhetssynpunkter bör beaktas även när frågan om statens skadeståndsansvar för trafikolyckor, som beror av ändrade trafikföreskrifter, bedömes. Om staten åtog sig skadeståndsansvar för dylika olyckor, kunde detta komma att motverka det krav på försiktighet, som särskilt måste framhåvas, då trafikföreskrifter ändras. En sådan ordning vore därför från trafiksäkerhetssynpunkt ägnad att inge betänkligheter. Härtill kommer, att bestämmelser härom skulle medföra svårigheter vid tillämpningen. Ett exempel må belysa detta. F. n. orsakas ett icke ringa antal trafikolyckor av att fordonsförare icke iakttagit de för vår vänstertrafik gällande reglerna om företräde vid korsande möte med annat fordon och om fordons plats på körbanan ävensom av att fotgängare går ut på körbanan utan att ge akt på den bakifrån kommande trafiken. Motsvarande olyckor skulle givetvis komma att inträffa även efter en övergång till högertrafik. Det synes då å ena sidan icke skäligen kunna ifrågasättas, att staten skulle åtaga sig skadeståndsansvar för alla dylika olyckor. Att å andra sidan göra skillnad mellan dessa och avgöra vilka olyckor, som på ett sådant sätt beror på ändringen av körregel, att staten borde vara skadeståndsskyldig, skulle i de flesta fall vara svårt eller omöjligt. Bestämmelser om skadeståndsskyldighet för staten vid olyckor, som beror på ändrade trafikföreskrifter, måste därför befaras komma att medföra stora utredningssvårigheter och

giva resultat, som komme att framstå såsom godtyckliga. Utskottet anser sig därför icke kunna tillstyrka motionärernas yrkande.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 357 och II: 464, icke måtte
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 februari 1954.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Norman, Sten, Sunne, Nils Elowsson, Axel E. Svensson, Lundgren*, Huss* och Nils Theodor Larsson;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo, Nilsson i Göteborg, fru Västberg*, herrar Carlsson i Bakeröd, Andersson i Alfredshem*, fru Ewerlöf*, herrar Bengtsson i Varberg* och Königson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.
