

BETÆNKNING

om

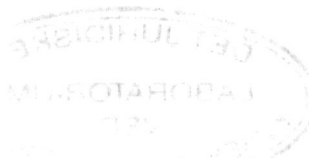
ændring af reglerne om erstatning for skader
voldt ved brugen af motorkøretøjer og om
tvungen forsikring til dækning af skaderne

AFGIVET AF DET VED
JUSTITSMINISTERIETS SKRIVELSE AF 24. FEBRUAR 1952
NEDSATTE UDVALG



BETÆNKNING NR. 179

1957



INDHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|--|----|
| Udvalgets nedsættelse | 5 |
| I. Retsudviklingen og gældende ret. | |
| 1. Retsudviklingen | 7 |
| 2. De gældende regler | 8 |
| II. Fremmed ret | 11 |
| III. Almindelige bemærkninger. | |
| 1. Hovedpunkterne i udvalgets forslag | 14 |
| 2. Erstatning uden skyld | 15 |
| 3. Begrænsning af erstatningsbeløbene | 17 |
| 4. Egenskyld | 19 |
| 5. Hvilke personer bør have krav på erstatning efter de særlige regler og for hvilke skader | 21 |
| 6. Sammenstød | 25 |
| 7. Forsikringsformen og det personlige ansvar | 27 |
| 8. Regres og selvrisko | 30 |
| 9. Omkostningerne ved gennemførelse af udkastet | 32 |
| IV. Mindretallets bemærkninger. | |
| 1. Et mindretal (A. T. Berteisens) bemærkninger | 34 |
| 2. Et mindretal (Lærkes') bemærkninger | 37 |
| V. Flertallets lovudkast | 41 |
| VI. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser | 46 |
| VII. Bilag | |
| 1. De nordiske udvalgs udkast opstillet som paralleltekster | 63 |
| 2. Et mindretals lovudkast | 94 |
| 3. Udvalgets forespørgsel til Assurandør-Societetets komité og komitéens svar | 96 |

Ved et møde mellem Danmarks, Norges og Sveriges justitsministre i november 1946 i Oslo behandledes spørgsmålet om fortsættelsen af det nordiske samarbejde på lovgivningens område. Blandt de emner, det var foreslået at optage til undersøgelse i samarbejde mellem de nordiske lande, var erstatning uden for kontraktforhold, herunder statens og kommunernes ansvar for deres tjenestemænds handlinger.

Der var enighed om, at det var ønskeligt at undersøge muligheden af en fælles nordisk lovgivning på erstatningsrettens område. Inden et egentligt lovgivningsarbejde blev sat i gang, fandt man det dog nødvendigt at søge tilvejebragt en samlet oversigt med nærmere redegørelse for, hvilke emner der egnede sig til lovordning, hvilke af disse erstatningsretlige emner der naturligt kunne inddrages under et nordisk lovsamarbejde, og hvilke retningslinier man burde følge under et sådant samarbejde.

Udførelsen af dette arbejde blev i Danmark overdraget professor, dr. jur. Henry Ussing, i Norge banksjef Sjur Lindebrække og, efter at denne havde frasagt sig hvervet, højesterettsadvokat Erling Wikborg, og i Sverige revisionssekretærene, senere professor Ivar Strahl. Hver af de pågældende afgav i 1950 betænkning, i Danmark »Nordisk Lovgivning om Erstatningsansvar betænkning afgivet af Henry Ussing.« Betænkningerne afsluttedes med en fælles indstilling, hvori man anbefalede, at arbejdet iværksattes, således at man først optog dels spørgsmålet om statens og kommunernes erstatningsansvar og dels spørgsmålet om erstatning for skade voldt ved brug af motorkøretøjer og om obligatorisk forsikring herimod. Vedrørende erstatning for skade voldt ved brug af motorkøretøjer fremhævedes særligt følgende spørgsmål:

1. Om retten til erstatning - som i Norge - bør indtræde selv i de tilfælde, hvor skaden hverken er voldt ved fejl i behandlingen af køretøjet eller skyldes mangler ved materialet.
2. Om det personlige erstatningsansvar for køretøjets ejer, bruger og fører bør fastholdes. Hvis det ikke fastholdes, må ansvarsforsikringen afløses af en forsikring til fordel for de skadelidende. Ved over-

vejelsen heraf bliver der god lejlighed til at prøve de tanker, der er fremsat om i vidt omfang at lade forsikring tage erstatningsansvarets plads. Om disse tanker bør godkendes, og i bekræftende fald hvor langt man bør gå, vil navnlig afhænge af, i hvilket omfang det må tilrådes at opretholde regler om personligt erstatningsansvar eller i hvert fald regrespligt for at bidrage til at forebygge skadeforvoldelse.

3. Om motorlovens regler også bør gælde om gods, der befordres med køretøjer.
4. Hvilken virkning skadelidendes medvirken til skadeforvoldelsen bør have.
5. Om den hidtidige begrænsning af de beløb, ansvarsforsikringen skal dække, bør fjernes eller ændres.

Ved skrivelse af 24. februar 1952 nedsatte justitsministeriet herefter et udvalg med den opgave at undersøge spørgsmålet om en revision af lovgivningen om erstatning for skader voldt ved brugen af motorkøretøjer og om tvungen forsikring til dækning af skaderne.

Til medlemmer af udvalget beskikkedes:

professor, dr. juris Henry Ussing, formand, byretsdommer A. T. Bertelsen, højesteretssagfører G. L. Christrup, direktør i Forenede Danske Motorejere, cand. jur. Viggo Lærkes, landsdommer, nu rigsadvokat Halfdan Olafsson, og kontorchef i justitsministeriet, nu kst. landsdommer Hans Schaumburg.

Efter professor Ussings død beskikkedes rigsadvokat Olafsson til formand for udvalget.

Som sekretær for udvalget beskikkedes sekretær i justitsministeriet J. Bangert, således at hvervet som sekretær i tiden fra udvalgets nedsættelse og indtil 1. april 1954 varetoges af sekretær i justitsministeriet Poul Østergaard.

Udvalget blev bemyndiget til at træde i forbindelse med de tilsvarende udvalg, som var eller måtte blive nedsat i de andre nordiske lande, med det formål at tilvejebringe så vidt muligt overensstemmende forslag til hvert riges lovgivning på de omhandlede områder.

Tilsvarende udvalg har været nedsat i Finland, Norge og Sverige med følgende sammensætning:

Det finske udvalg: professor Arvo Sipilä, formand, försäkringsöverdomare Kaarlo Kalliala, regeringssekreterare Erkki Mäkelä (tillige sekretær) og försäkringsdirektör Harri Parmala.

Det norske udvalg: fhv. høyesterettsjustitiarius Emil Stang, formand, direktør J. Holst-Larsen, høyesterettsadvokat Robert Meinich, afdelingsdirektør Axel Rønning og høyesterettsadvokat Erling Wikborg med byråsjef i justisdepartementet Stein Rognlien som sekretær.

Det svenske udvalg: professor Ivar Strahl, formand, hovrättsråd Erland Conradi (tillige sekretær), advokat Gunnar Lindh og ombudsman Bengt Malmaeus.

Forhandlinger mellem repræsentanter for de fire nordiske udvalg har været afholdt i København i marts 1953, i Stockholm i juni 1955, i Oslo i januar 1956, i Helsingfors i september 1956 og i København i januar 1957.

Som resultat af det danske udvalgs arbejde fremkommer nærværende betænkning.

København, juli 1957.

A. T. Bertelsen

G. L. **Christrup**

V. Lærkes

H. Olafsson,
formand

H. Schaumburg

/s. Bangert,
sekretær

I.

Retsudviklingen og gældende ret.

1. Retsudviklingen.

Den ældste almindelige bestemmelse om *erstatning* for skade voldt ved motorulykker fandtes i § 28 i lov nr. 124 af 15. maj 1903. Efter denne bestemmelse påhvilede der den, der benytter et automobil eller lader det benytte til færdsel på offentlig gade, vej eller plads, pligt til at erstatte skade på person eller gods, voldt ved sammenstød med automobilen, ved at heste blev sky for det eller på anden lignende måde, medmindre den skadelidte forsætligt eller ved grov uagtsomhed havde hidført skaden, eller det fremgik af omstændighederne, at denne ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkrævedes fra automobilførerens side. Havde føreren overtrådt bestemmelserne om forsigtighed under kørslen, påhvilede ansvaret tillige ham. Der var endvidere udtrykkelig fastslået en pligt til at erstatte forringet arbejdsevne og tab af forsørger. Om den nærmere forståelse af bestemmelsen udtalte justitsministeren under forhandlingerne i folketinget, at tanken var at holde sig til de almindelige erstatningsregler, som gælder for alle tilfælde, men at gøre en forandring i de almindelige bevisregler. Dette begrundedes med, at automobilen måtte anses for et farligt befordringsmiddel.

På grund af revisionsklausuler blev bestemmelserne i de følgende år hyppigt forelagt: rigsdagen, men forblev stort set uændret i lovene af 30. marts 1906, 27. maj 1908, 18. april 1910 og 29. april 1913. Derimod undergik bestemmelserne om erstatningspligten for motorkøretøjer betydelige ændringer ved lov nr. 149 af 20. marts 1918. For det første blev erstatningspligten udvidet til også at omfatte skade voldt ved eksplosion eller brand i motor eller beholder. Dernæst blev det fastslået, at for personer og gods, der befordres med køretøjet, skulle det særlige ansvar efter motorloven *kun* gælde, når befordringen skete mod betaling. Endvidere blev der indført en regel om fordeling af ska-

den i tilfælde af sammenstød mellem motorkøretøjer, når der herved voldttes skade på nogen af førerne, de for køretøjerne ansvarlige eller selve køretøjerne. Endelig blev erstatningspligten udvidet til også at omfatte lidelse, lyde og vansir og begravelsesomkostninger, ligesom kredsen af personer, der kunne kræve erstatning for tab af forsørger, blev noget udvidet.

Ved lov nr. 144 af 1. juli 1927 fik erstatningsbestemmelserne deres nuværende indhold. Der indførtes adgang til at lempe erstatningen eller lade den helt bortfalde i alle tilfælde, hvor skadelidte selv havde udvist uagtsomhed, løvrigt tilsigtede den lidt ændrede affattelse ikke realitetsændringer.

Endelig er ved § 6 i lov nr. 255 af 27. maj 1950 motorredskaber og visse traktorer inddraget under motorlovens erstatnings- og forsikringsbestemmelser, der ved lov nr. 207 af 11. juni 1954 også blev gjort anvendelige på cykler med hjælpemotor.

Til *sikring af de skadelidtes* krav blev der allerede i loven af 1903 indrømmet dem en sikkerhedsret i køretøjet uden hensyn til, om dette tilhørte føreren. Ved loven af 1913 blev der givet denne sikkerhedsret fortrinsstilling i forhold til andre rettigheder i køretøjet bortset fra motorafgiften, og samtidig indførtes den begrænsning, at køretøjet ikke måtte være unddraget ejeren ved en uretmæssig handling.

Pligten til at tegne ansvarsforsikring blev indført ved loven af 1918, men angik kun krav i henhold til motorlovens bestemmelser, og kun for så vidt kravet hvilede på motorkøretøjet. Efter loven påhvilede forsikringspligten enhver ejer af et motorkøretøj, men ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 703 af 30. december 1918 fritoges kongen, medlemmer af det kongelige hus, fremmede statsoverhoveder, medlemmer af fremmede regerende fyrstehuse samt fremmede magters gesandter og konsulere og disses embedspersonale, for så vidt de ikke var danske statsborgere, samt statsmyndigheder og statsinstitutioner for forsikringspligten.

Ved lovændringen i 1921 optoges fritagelsen for forsikringspligt i loven og udvidedes til også at omfatte kommunale institutioner. Samtidig udvidedes forsikringspligten til at angå ethvert krav på erstatning i henhold til motorlovens bestemmelser, hvilket skønnedes nødvendigt, da motorkøretøjet ikke hæftede for erstatningskrav, der ikke påhvilede ejeren eller den retmæssige bruger. Endvidere blev det gjort klart, at forsikringens maksimum angik de samlede skader ved et enkelt kørselsuheld. Det blev i denne forbindelse anført, at man ikke anså det for muligt at lade maksimum gælde for hver enkelt skadelidts krav. Endelig tillagdes der forsikringsselskaberne udpantningsret og konkursprivilegium for præmierestancer.

I 1927 foretoges en mindre redaktionel ændring for at tydeliggøre, at forsikringen også hæftede for ansvaret efter almindelige erstatningsregler for skade på person og gods, der befordredes uden betaling, hvilket allerede var anerkendt ved en Østre landsretsdom i U. 1923. 451. Samtidig indførtes der regres mod forsikringstageren, såfremt denne havde forvoldt skaden ved forsæt eller grov uagtsomhed, og der tillagdes denne regresret samme sikkerhed i motorkøretøjet som skadelidtes eget krav. I 1932 indførtes forbud mod at dække regreskravet ved forsikring, og det pålagdes retten af egen drift at afgøre, om selskabet havde regres. Endelig blev der i 1950 tillagt forsikringsselskabet regres mod enhver, der efter motorlovens bestemmelser er ansvarlig for skaden, såfremt han har voldt skaden ved forsæt eller grov uagtsomhed.

Ved loven af 1908 indførtes adgang til at få erstatningspåstande påkendt under straffesagen, selv om der ikke blev pålagt straf. Bestemmelsen blev noget ændret i loven af 1910 for at tydeliggøre, at erstatningspåstanden ikke behøvede at nedlægges over for den tiltalte, blot den nedlagdes over for en person, der var ansvarlig i henhold til de særlige bestemmelser.

Ved loven af 1927 blev der givet mere udførlige processuelle regler, som svarer til de nugældende bestemmelser, bortset fra pligten for domstolene til at tage stilling til spørgsmålet om forsikringsselskabets regres.

2. De gældende regler.

De særlige regler om ansvar for motordrevne køretøjer findes nu i færdselslovens §§ 65-68. Bestemmelserne gælder for skade forvoldt af

motordrevne køretøjer og cykler med hjælpe-motor, for så vidt skaden er forvoldt ved færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Ansvar indtræder, såfremt de omhandlede køretøjer volder skade ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld, hvormed ligestilles, at vej farendes heste bliver sky for køretøjet, hvis skaden ikke står i forbindelse med nogen særlig skyhed hos hestene, eller ved eksplosion eller brand i køretøjet, medmindre skadelidte forsætligt har hidført skaden, eller denne ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer. Udtrykket kørselsuheld er fortolket ret vidtgående af domstolene. Det betragtes således som kørselsuheld, at en del af læsset på en bil falder af, således domme i U. 1946. 17 (H) om et reservehjul, som faldt af en lastbil, der umiddelbart forinden var standset, U. 1947. 941 om et hjul, der blev slynget af en cykle, som var læsset på en lastbil, og U. 1929. 190 om rør, der faldt af en lastbil. I denne forbindelse kan også nævnes dommen i U. 1937. 77 (H), der pålagde et automobil ansvar for skade forvoldt ved, at en motorcykle gled og væltede i olie spildt af automobilet, hvorved en passager på motorcyklen kom til skade.

Skade, der voldes ved, at et automobils døre åbnes, er ligeledes anset omfattet af bestemmelsen, således U. 1930. 104 (H) og 1951. 214. At passagerer kommer til skade ved at falde ud af et automobil, at skære sig på ruder i vognen eller støde mod vognens tag omfattes også af bestemmelsen, jfr. U. 1932. 386, 1943. 366, 1944. 1197 og 1936. 454. De særlige bestemmelser er ligeledes ved U. 1954. 452 (H) anset anvendelige på skade forvoldt ved, at et automobil kørte imod en stålwire, der var udsprent tværs over kørebanen mellem en lastbil, der var kørt fast i græsset op til kørebanen, og en kranvogn, som skulle trække lastbilen op. Holder køretøjet stille, når skaden sker, betragtes denne kun som voldt ved kørselsuheld, når skadeforvoldelsen sker i umiddelbart tilknytning til kørselen, jfr. U. 1946. 17 (H) og 1951. 214. Endvidere er det betragtet som et kørselsuheld, hvor skaden er voldt af en parkeret bil, som gik i gang af sig selv, jfr. U. 1938. 159.

Ansvarsgrundlaget er den almindelige erstatningsregel, men således, at ansvar indtræder, medmindre det godtgøres, at skaden ikke kunne have været afværget. Der har været tilføjel-

hed til at antage et strikt ansvar for fejl ved materiellet, og retspraksis har i hvert fald stillet meget strenge krav for at undlade at pålægge ansvar, jfr. navnlig U. 1942. 355 (H), der pålægger ansvar i et tilfælde, hvor et hjul løb af en lastbil som følge af et brud i navet. Det var praktisk talt umuligt for en ikke-fagmand at opdage den begyndende revnedannelse, og selv for en faglært ville det bero på tilfældigheder, om revnen blev opdaget. Endvidere kan nævnes dommene U. 1949. 1026, der pålagde ansvar for skade som følge af brud på en laske på forfjederen i tilfælde, hvor en original laske af spiralstål ikke kunne tilvejebringes, og hvor der derfor var indsat en laske af almindeligt jern, og U. 1930. 789 om ansvar for en dørlås af dårlig konstruktion.

Med hensyn til passagerer og gods, der beføres med motorkøretøjet, gælder den særlige ansvarsregel (bevisbyrderegel) kun, hvis befordringen sker mod betaling. I modsat fald bedømmes ansvaret efter de almindelige erstatningsregler.

Har skadelidte forsætligt hidført skaden, bortfalder ansvaret, medens erstatningen kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis skadelidte har medvirket ved uagtsomhed. Domstolene er frit stillet med hensyn til bedømmelsen af, i hvilket omfang nedsættelse skal ske, og kan således efter omstændighederne lade ansvaret helt bortfalde, selv om skadelidte kun har gjort sig skyldig i simpel uagtsomhed. Skadelidtes egenskyld har, når han er afgået ved døden, samme virkning med hensyn til nedsættelse af de efterladtes krav på erstatning for begravelsesudgifter og tab af forsørger.

Ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer er der givet retten hjemmel til efter et frit skøn at fordele den skade, som rammer nogen af førerne eller de for køretøjet ansvarlige eller noget af køretøjerne.

Om erstatningspligtens omfang er der givet en særlig regel i § 65, stk. 5. I henhold hertil har skadelidte krav på erstatning for lidelse, lyde og vansir samt for forringelse af erhvervs- evnen. Er skadelidte død som følge af ulykken, omfatter erstatningspligten rimelige begravelsesudgifter og tab af forsørger. Reglen er obligatorisk.

Det særlige ansvar påhviler ejeren eller den, der selvstændigt bruger køretøjet eller lader det bruge, medens føreren kun hæfter, hvis skaden skyldes, at han har handlet i strid med de gældende forskrifter.

Skadelidtes krav er *sikret*, dels ved at køretøjet hæfter for erstatningen, og dels ved, at det er pålagt ejeren at tegne en ansvarsforsikring til dækning af de skader, køretøjet volder.

Køretøjet hæfter kun for erstatningen, for så vidt der påhviler den retmæssige bruger ansvar, men ikke for skade voldt af en biltyv. Hæftelsen, der går forud for andre rettigheder i køretøjet bortset fra motorafgift, består også i forhold til en senere erhverver af køretøjet, selv om denne måtte være i god tro. Denne sikkerhedsret er næppe af større betydning.

Afgørende er derimod ejerens pligt til i et anerkendt forsikringsselskab at tegne og holde i kraft en forsikring, som dækker ialt 60.000 kr. ved enhver forsikringsbegivenhed, for køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring, dog mindst 10.000 kr. for hver passager, vognen er indrettet til at befordre. Forsikringen skal tegnes således, at ethvert ansvar over for trediemand påhviler selskabet uden hensyn til, om dette er berettiget til at nægte at friholde forsikringstageren, og selskabet hæfter for skader, der voldes af et køretøj inden for 14 dage, efter at der er givet politiet meddelelse om, at forsikringen er ophørt, medmindre der på anden måde er tegnet lovpligtig forsikring.

Forsikringspligt påhviler ikke kongen, medlemmer af det kongelige hus, fremmede stats- overhoveder eller medlemmer af fremmede regerende fyrstehuse, medlemmer af det diplomatiske korps og udsendte konsulere samt staten og kommunerne.

Er et motordrevet køretøj i strid med lovens regler ikke forsikret, eller er skaden voldt af et ukendt køretøj, har Dansk Forening for international Motorkøretøjsforsikring, i hvilken samtlige forsikringsselskaber, som er anerkendt til tegning af lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer, skal være medlemmer, ved en erklæring afgivet den 5. oktober 1953 over for justitsministeriet forpligtet sig til efter de til enhver tid gældende regler at dække de voldt skader i et vist omfang, jfr. justitsministeriets cirkulære nr. 143 af 30. oktober 1953.

Er skaden forvoldt af et ukendt motordrevet køretøj, erstattes kun personskade, og erstatning ydes ikke til dækning af regreskrav fra trediemand. Det er en betingelse for at opnå erstatning, at det efter almindelige regler må anses for bevist, at skaden er voldt af et ukendt motorkøretøj.

Er skaden voldt af et uforsikret køretøj, for hvilket forsikring burde være tegnet, dækkes

såvel person- som tingsskade, men det er en forudsætning, at skadelidte ikke er befordret med køretøjet vidende om, at forsikring ikke forelå, og at erstatning ikke har kunnet opnås hos skadevolderen eller eventuelle andre ansvarlige. Skade voldt af traktorer og arbejdsmaskiner dækkes ikke.

Forsikringselskabet har *regres* mod skadevolderen, hvis denne har voldt skaden forsættigt eller groft uagtsomt. For at anvende bestemmelsen kræves, at der foreligger en i subjektiv henseende alvorlig uagtsomhed. Bestemmelsen er navnlig anvendt over for spirituspåvirkede førere og i tilfælde, hvor skadevolderen groft har overtrådt vigtige færdselsregler.

Er den retmæssige bruger skadevolder, har selskabet til sikkerhed for sit regreskrav fortrinsret i køretøjet i samme omfang som skadelidte. Nogle domme, f. eks. U. 1954. 1001, har fastslået, at regreskravet må stå tilbage for de skadelidtes krav, som ikke allerede er dækket.

Selskabets regreskrav er tillagt det af præventive grunde, og der er derfor pligt til at inddrive beløbet, ligesom det er forbudt at sikre sig imod sådanne krav ved at tegne forsikring.

En særlig adgang til regres findes med hensyn til motorkøretøjer, der udlejes uden fører til personbefordring, i § 65 b, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 192 af 30 juni 1932 som ændret ved bekendtgørelse nr. 31 af 6. februar 1948. Efter denne bestemmelse bærer forsikringstageren, bortset fra tilfælde, hvor køretøjet føres af ham selv eller af en til hans husstand hørende eller i hans tjeneste fast ansat person, en selvrisiko på 150 kr. af enhver under ansvarsforsikringen hørende skade. Er der tegnet kaskoforsikring for køretøjet, bærer forsikringstageren tillige

risikoen for de første 150 kr. af skader, der omfattes af denne forsikring, bortset fra skade ved tyveri, brand eller eksplosion.

De særlige *processuelle regler* om afgørelse af erstatningsspørgsmål i motorsager findes i færdselslovens § 67. Herefter kan skadelidte påstå sig tilkendt erstatning under en eventuel straffesag i anledning af en lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter § 65. Retten er forpligtet til at tage erstatningsspørgsmålet under påkendelse, men kan træffe afgørelsen særskilt enten før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf. Angår erstatningskravet materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan forfølgning af kravet under straffesagen dog nægtes.

Det selskab, hvori det skadevoldende køretøj er forsikret, og den ansvarlige, mod hvem tiltale ikke er rejst, skal tilsiges til retsmøder og har ret, men ikke pligt, til at indtræde som part i sagen. Selv om de vælger ikke at indtræde i sagen, bliver afgørelsen af erstatningsspørgsmålet dog bindende for dem.

Der kan under sagen ikendes rettergangsbøder og pålægges sagsomkostninger, ligesom det kan pålægges parterne at betale retsafgifter.

Påankes en straffesag, hvorunder der er påkendt erstatningsspørgsmål, skal enhver, der har været part i den indankede sag, have meddelelse herom og lejlighed til at udtale sig for den overordnede ret, og den, der er indtrådt som part i underinstansen, har tilsvarende adgang i ankesagen. Endvidere kan enhver, der har været part, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, påanke dette efter reglerne i retsplejelovens § 996.

II

Fremmed ret.

Finland.

De gældende finske regler findes i lov nr. 408 af 10. december 1937 om ansvarighet vid trafik med motorfordon med ændringer af 5. juni 1951. Reglerne gælder for skade på person eller gods, som ikke befordres med køretøjet, voldt i følge af trafik med automobil eller andet motorkøretøj. Endvidere for skade på personer, der befordres med køretøjet, medmindre ejeren - eller føreren, hvis denne har handlet uagtsomt, - efter loven har underholdspligt over for den pågældende, eller denne står i et sådant arbejdsforhold til ejeren eller den, der har bestilt kørslen, at han omfattes af loven om tvungen ulykkesforsikring. Ansvar indtræder, medmindre det fremgår af omstændighederne, at skaden hverken skyldes fejl ved køretøjet eller førerens uagtsomhed, men der er fastsat begrænsninger af beløbets størrelse. For beløb derudover gælder de almindelige erstatningsregler. Ansvar påhviler ejeren, eventuelt brugeren samt føreren, hvis denne har handlet uagtsomt.

Har skadelidte forsætligt eller uagtsomt medvirket til skaden, eller har omstændigheder, der ikke har forbindelse med køretøjets brug, gjort det, bestemmer retten, om og i hvilket omfang der skal ydes erstatning. Særlige regler gælder om skade voldt af flere motorkøretøjer.

Til sikkerhed for det særlige ansvar efter loven er ejeren pligtig at tegne forsikring.

Norge.

De i Norge gældende ansvarsregler findes i §§ 30-32 i lov nr. 2 af 26. februar 1926 om motorvogn med senere ændringer. Reglerne gælder for skade på personer eller gods voldt ved brug af motorkøretøj. Ansvar indtræder, selv om hverken den for motorvognen ansvarlige eller føreren har udvist uagtsomhed. Skade på hund, der går løs, erstattes dog kun, hvis der foreligger forsæt eller uagtsomhed, og det ube-

tingede ansvar gælder heller ikke for skade på føreren af motorvognen eller en påhængsvogn til denne eller medhjælpere for nogen af disse. For skade på personer eller gods, der befordres med motorvognen, gælder det ubetingede ansvar kun, hvor der ydes betaling for befordringen. Ansvar påhviler ejeren eller, hvis en motorvogn bruges uden tilladelse, brugeren.

Har skadelidte forsætligt medvirket til skaden, kan erstatning ikke kræves. Har han udvist grov uagtsomhed, kan han ikke kræve erstatning, medmindre motorvognens ejer eller fører også har gjort fejl; i så fald bestemmer retten erstatningens omfang. Derimod skal der betales fuld erstatning, hvor skadelidte har medvirket til skaden uden forsæt eller grov uagtsomhed.

Ved sammenstød mellem motorvogne eller mellem motorvogn og køretøj, der løber på skinner, gælder reglen om ubetinget ansvar ikke for skade på køretøjerne. Erstatning kan kun kræves efter de almindelige erstatningsregler. Foreligger der skyld på mere end den ene side, sker der en fordeling af skaderne efter den almindelige regel om skadefordeling i § 25 i lov nr. 11 af 22. maj 1902 om straffelovens ikrafttræden.

Til sikkerhed for ansvar skal ejeren hos politiet deponere en garanti i form af kontante penge, bankbog, værdipapirer eller garantierklæring fra et forsikringselskab. Garantisummen er nu fastsat til i almindelighed mindst 20.000 kr. for hver skadet person og 10.000 kr. for anden skade, men behøver ikke at udgøre mere end 60.000 kr. ialt for hver ulykke. Skadelidte kan holde sig direkte til garantien og rejse søgsmål mod forsikringselskabet. Fritaget for sikkerhedsstilling er staten, og justisdepartementet kan helt eller delvis fritage kommuner, fremmede magters legationschefer samt køretøjer tilhørende fremmede stater, som den norske stat efter overenskomst har påtaget sig det særlige ansvar for.

Sverige.

De i Sverige gældende regler om ansvaret findes i lov nr. 312 af 30. juni 1916 angående ansvarigheden for skada i följd av automobiltrafik med senere ændringer. Reglerne gælder om skade, der tilføjes anden person end føreren og gods, der ikke befordres med køretøjet. Ansvarret indtræder, medmindre det fremgår af omstændighederne, at skaden hverken skyldes fejl ved køretøjet eller førerens forsæt eller uagtsomhed. For skade, som ikke omfattes af de særlige regler, indtræder ansvar efter de almindelige regler i straffelovens kapitel 6. Ansvarret påhviler ejeren, eventuelt tillige eller alene brugeren, samt føreren, medmindre det godtgøres, at denne ikke har udvist uagtsomhed.

Har skadelidte medvirket til skaden, bestemmer retten, om og i hvilket omfang erstatning skal ydes. Særlige regler findes om skade, der voldes af flere køretøjer.

Til sikkerhed for det særlige ansvar og for det almindelige ansvar efter straffelovens kapitel 6, påhviler det ifølge lov nr. 77 af 10. maj 1929 om trafikforsikring å motorfordon med senere ændringer ejeren at tegne forsikring i almindelighed på 200.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person og 50.000 kr. for tingsskade, ialt dog ikke over 600.000kr. for personskade ved hvert ulykkestilfælde. Forsikringen er dels en garantiforsikring i forhold til skadelidte og dels en ansvarsforsikring for ejer, bruger og fører i det omfang, forsikrings-selskabet ikke har forbeholdt sig regres. Fritaget for forsikringspligt er medlemmer af kongehuset, staten, kommuner, fremmede stats-overhoveder og medlemmer af fremmede regerende fyrstehuse samt på betingelse af gensidighed ifølge særlig bestemmelse udlændinge, som tilhører fremmede staters gesandtskaber eller konsulater i Sverige.

Om den i *England, Frankrig, Island, Italien og Schweiz* herskende retstilstand kan følgende oplyses:

Ansvarsgrundlaget: I England hviler ansvaret på common law og omfatter kun førerens forsæt og uagtsomhed, men der stilles i praksis meget strenge krav til agtpågivenheden. I visse tilfælde, således i forhold til betalende passagerer har føreren bevisbyrden for, at han har handlet med fornøden agtpågivenhed. Heller ikke i Frankrig kendes særlige regler om ansvar for skade voldt af motorkøretøjer, men en fortolkning af bestemmelsen i Code civil art. 1384,

stk. 1, om ansvar for skade voldt af ting, man har i sin besiddelse, har ført til at pålægge ansvar, medmindre det bevises, at skaden beror på vis major. I Island pålægges ansvar, medmindre det kan bevises, at skaden ikke kunne undgås, selv om automobilet var i orden, og føreren havde udvist fornøden agtpågivenhed. I Italien indtræder ansvar, medmindre det godtgøres, at føreren har iagttaget enhver forsigtighedsregel for at undgå skaden, og der er ubetinget ansvar for fejl ved materiellet. I Schweiz er der objektivt ansvar, som bortfalder, når skaden beror på vis major eller grov uagtsomhed hos skadelidte eller trediemand. I Tyskland er der ligeledes objektivt ansvar, men dette bortfalder, når skaden skyldes en uafvendelig begivenhed, der ikke beror på fejl eller svigten ved køretøjet. Dette ansvar er dog begrænset til visse maksimumsbeløb. For beløb herudover hæftes kun efter almindelige erstatningsregler.

Det skærpede ansvar påhviler i almindelighed ejeren (brugeren). I Tyskland er dog tillige føreren ansvarlig, medmindre han beviser, at skaden ikke er forårsaget ved hans forseelse.

Egenskyld. I alle de nævnte lande kan erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte har medvirket til skaden. I Frankrig har man dog i praksis været utilbøjelig til at nedsætte erstatningen. I Schweiz bortfalder ansvaret helt, hvis skadelidte eller trediemand har gjort sig skyldig i grov uagtsomhed, medmindre der tillige foreligger skyld hos føreren (ejeren), eller fejl ved materiellet har medvirket til skaden.

Undtagne skader. For så vidt angår persons-kade er skade på føreren undtaget fra de særlige regler i næsten alle de nævnte lande. Andre personer, som befordres med køretøjet, er undtaget i Frankrig, Island, Italien og Tyskland, i Island og Tyskland dog ikke, hvis befordringen sker med offentligt transportmiddel, og betaling ydes for befordringen. I Schweiz kan erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte befordres uden vederlag, og ejeren (brugeren) ikke har skyld i skaden.

Skade på gods, der befordres med køretøjet, er ligeledes undtaget fra de særlige regler undtagen i Island og Tyskland. Her gælder det særlige ansvar for skade på gods, der mod betaling befordres med offentligt transportmiddel, men reglen er fravigelig i Tyskland.

Ansvarsfordeling ved sammenstød. Herom findes ingen særregler i England. I Island, Schweiz og Tyskland sker der en fordeling i

forhold til den fra hver side udviste skyld, men i Schweiz gælder de særlige regler ikke for tingskade. Også i Frankrig sker der en fordeling efter skyldgrad. Er der ikke skyld på nogen af siderne, men begge parter opfylder betingelserne for ansvar, har nogle domme pålagt hver part at erstatte den anden parts skade fuldt ud.

Sikring af skadelidtes krav. Pligt til at tegne forsikring for skade voldt ved motorkørsel kendes i England, for så vidt angår personskade, og i Island, Schweiz og Tyskland. I Schweiz omfatter forsikringspligten dog ikke ægtefælle og slægtninge i ret op- og nedstigende linie. I Frankrig er forsikringspligt kun tvungen for visse grupper af motorkørende, nemlig offentlige transportforetagender, arrangører af motorløb og tjenestemænd, der benytter egne køretøjer til tjenstlige formål. Ved siden heraf findes en forsikringsfond, som dækker ansvar for personskade i visse tilfælde, bl. a. når den ansvarlige er insolvent. I de fleste af disse lande er der fastsat visse maksimalbeløb for forsik-

ringen, dog ikke i England og heller ikke i Frankrig for så vidt angår garantifonden.

Endelig skal det bemærkes, at det *internationale privatretsinstitut* i Rom har udarbejdet udkast til ensartede regler om erstatningsansvar og tvungen forsikring for skade voldt af motorkøretøjer. Efter dette forslag indtræder ansvar, medmindre skaden udelukkende beror på egen skyld eller trediemands uagtsomhed, eller der foreligger vis major. Ansvar skal påhvile ejeren (brugeren). Har skadelidte selv handlet uagtsomt, indtræder ansvar kun, hvis også køretøjets ejer eller fører har udvist uagtsomhed, og erstatningen kan nedsættes. I tilfælde af sammenstød foretages en ansvarsfordeling efter skyldgraden, og hvis der ikke foreligger skyld på begge sider, sker fordelingen efter rettens skøn. Udenfor de særlige regler falder ansvaret for skade på personer og gods, som befordres med køretøjet. Til sikkerhed for skadelidtes krav skal tegnes en forsikring på 10.000 guldfrancs for personskade og 5.000 guldfrancs for tingskade.

III.

Almindelige bemærkninger.

1. Hovedpunkterne i udvalgets forslag.

Udvalget foreslår for det første en ændring af selve den grundlæggende erstatningsregel vedrørende skade voldt ved motorulykker. Som det fremgår af redegørelsen i betænkningens afsnit I for de gældende retsregler, skal ejeren (brugeren) af det skadevoldende køretøj erstatte skaden, medmindre det fremgår af omstændighederne, at skaden ikke kunne være afværget ved sædvanlig agtpågivenhed eller omhu. Den lovpligtige ansvarsforsikring hæfter i ganske samme omfang for erstatningsansvaret. Denne ordning, der lægger bevisbyrden for »ikke-skyld« over på ejeren, medfører, - hvad også har været tilsigtet med reglens formulering - at der i meget vidt omfang tillægges de skadelidte erstatning for skader, som bedømt efter almindelige bevisbyrderegler måtte betegnes som hændelige. Som det nærmere er udviklet nedenfor under 2, finder udvalget det ønskeligt, at man med visse undtagelser (skader ved sammenstød mellem motorkøretøjer og skader forvoldt af parkerede køretøjer) går over til, at der tillægges de skadelidte erstatning uafhængigt af skyld hos motorkøretøjets ejer eller fører, og man foreslår derfor en sådan objektiv erstatningspligt pålagt vedkommende forsikringsselskab.

Hvad angår det personlige ansvar, må det her foreløbig blot fremhæves, at der ikke foreligger nogen nødvendighed for, at dette har samme omfang som forsikringsselskabets betalingspligt. Det er ganske vist tilfældet efter den gældende ordning, men allerede nu er dette udvidede personlige ansvar uden større reel betydning, når der ikke tilkommer forsikringsselskabet regres på grund af grov uagtsomhed eller ifølge særlig policebestemmelse. Udvalget har derfor ikke villet foreslå et personligt ansvar for hændelig skade, men har tværtimod foreslået, at personligt ansvar fremtidig kun skal kunne pålægges efter almindelige erstatningsregler. Den lovpligtige forsikring for motorkøretøjer bliver herefter ikke som hidtil alene en ansvarsforsikring, der dækker det personlige ansvar for eje-

ren m. fl., men hæfter herudover for skader, for hvilke intet skyldansvar kan fastslås efter almindelige erstatningsregler. Der henvises herom nærmere til bemærkningerne under 7 om forsikringsformen og det personlige ansvar.

Udvalget foreslår dernæst de gældende forsikringssummer forhøjet til at andrage for personskade maksimalt 150.000 kr for hver tilskadedekommen eller dræbt person, for tingsskade maksimalt 50.000 kr. for hvert skadevoldende køretøjs forsikring. Om begrundelsen for forslaget henvises til det nedenfor under 3 anførte.

De gældende regler, hvorefter egenskyld hos skadelidte kan bevirke bortfald eller nedsættelse af erstatningen, foreslås ændret, således som der er redegjort for under 4.

De nugældende regler om regres fra forsikringsselskabet mod den for skaden ansvarlige i visse grove skyldtilfælde foreslås opretholdt, dog med den ændring, at regres, som hidtil har været betinget af forsæt eller grov uagtsomhed hos skadevolderen, foreslås hjemlet, når skaden er forvoldt med forsæt eller hensynsløshed, når føreren var påvirket af spiritus, samt når besiddelsen af køretøjet var opnået ved en forbrydelse, og at der foreslås adgang for retten til at nedsætte et regreskrav eller lade det bortfalde, når det efter omstændighederne findes rimeligt. Endvidere foreslås indført en tvungen selvrisiko på 200 kr. for hver skade. Der henvises i det hele til bemærkningerne nedenfor under 8.

Endelig har udvalget på nogle punkter foreslået ændring af kredsen af personer og interesser, der dækkes af den her omhandlede særlige erstatningsordning. Man har - i modsætning til den gældende lovgivning — navnlig foreslået, dels at også passagerer, der befordres uden vederlag, skal dækkes af den særlige erstatningsordning, dels at ejeren af transporteret gods ikke på grundlag af ordningen skal kunne rejse krav mod de ansvarlige eller forsikringen for det køretøj, der foretager transporten. Der henvises nærmere til redegørelsen nedenfor under 5.

Der har ikke i udvalget kunne tilvejebringes

enighed om alle de stillede forslag, men herfor vil der blive redegjort i de nedenfor anførte bemærkninger fra udvalgets mindretal.

Om opbygningen af lovforslaget, der er gengivet side 41, har der været ført indgående forhandlinger mellem de nordiske udvalg. Det danske udvalg har herunder lagt afgørende vægt på så vidt muligt at opnå ensartethed ikke blot i reglernes indhold, men også i opstillingen af reglerne, og dette er i det væsentlige lykkedes, for så vidt angår lovudkastets kapitel 1, der omhandler skadelidtes krav mod den lovpligtige forsikring, kapitel 2, der giver regler om det personlige ansvar og om regres, og kapitel 3 om forsikringspligten. Derimod har man ikke anset det for magtpåliggende, at der opnås overensstemmelse mellem de enkelte landes udkast, for så vidt angår de i lovudkastets kapitel 4 og 5 omhandlede processuelle bestemmelser m.v., der nødvendigvis vil blive præget af forskellighederne i de nationale lovgivninger, og hvis forskelligartede udformning i de enkelte nordiske lande vil være af ganske underordnet betydning i forhold til den ensartethed på alle fundamentale punkter, som vil opnås ved gennemførelse af udvalgenes lovudkast.

2. Erstatning uden skyld.

Antallet af skader forvoldt ved brug af motorkøretøjer er så stort, at det må anses som et samfundsspørgsmål af betydning, efter hvilke regler de, der har lidt tab herved, kan opnå erstatning. Ved den første lovgivning her i riget om erstatning for skade forvoldt ved brug af motorkøretøjer, jfr. lov nr. 124 af 15. maj 1903 § 28, søgtes dette spørgsmål løst på grundlag af den almindelige erstatningsregel, idet det dog skønnedes nødvendigt til denne regel at føje en særlig bevisbyrderregel om, at den for automobilens ansvarlige er pligtig til at erstatte en voldt skade, medmindre det fremgik af omstændighederne, at denne ikke kunne være afværget ved den omhu og agtpågivenhed, der udkræves fra automobilførers side. Denne regel er i det væsentlige opretholdt uændret i de senere love, senest i færdselslovens § 65. Den særlige ansvarsregel finder kun anvendelse, såfremt et motorkøretøj forvolder skade ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld eller ved en i motor eller beholder opstået eksplosion eller brand og ved skade, der

bevirkes ved, at vej farendes heste bliver sky for køretøjet. Personer og gods, der befordres med motorkøretøjet, omfattes kun af den anførte bestemmelse, når befordringen sker mod betaling. For anden skade voldt ved kørsel med motorkøretøjer er den for disse ansvarlige kun pligtig at udrede erstatning, hvor dette følger af lovgivningens almindelige regler.

Den faktiske retstilstand efter de anførte bestemmelser vil være afhængig af, hvilken betydning domstolene tillægger den anførte eks-emplifikation af tilfælde, hvor den særlige erstatningsregel skal finde anvendelse, og hvilke krav domstolene vil stille for at anse det for bevist, at en skade ikke kunne være afværget ved den omhu og agtpågivenhed, der udkræves ved benyttelsen af motorkøretøjer, såvel i henseende til driften som til materiellet.

Til belysning af den foreliggende retstilstand findes en meget omfattende retspraksis.

Skader forvoldt ved brug af motorkøretøjer vil oftest være betinget af mangler ved materiellet eller motorkøretøjets fremføring.

Hvor skadesårsagen må søges i mangler ved materiellet eller dets svigten, synes forholdet at være det, at der efter retspraksis stilles så store krav til beviset for, at det forhold, der har medført materiellets svigten, ikke kunne være konstateret ved den omhu og agtpågivenhed, der kræves, at dette bevis kun i yderst sjældne tilfælde kan tænkes ført, jfr. herved de foran side 9 refererede domme.

Omend der principielt består mulighed for at føre det omhandlede ansvarsfrihedsbevis ved skader forvoldt ved materiellets svigten, må det dog efter den af retspraksis indtagne stilling synes berettiget at antage, at den gældende regel i det væsentlige virker som en objektiv erstatningsregel, hvorefter der påhviler den for et motorkøretøj ansvarlige pligt til at udrede erstatning for skader, der voldes som følge af materiellets svigten.

Skyldes skadeforvoldelsen fremføringen af automobil, kan det ikke være tvivlsomt, at der stilles meget store krav til beviset for, at skaden ikke kunne være afværget ved den omhu og agtpågivenhed, der kræves ved benyttelsen af motorkøretøjer, jfr. her: U. 1955. 501 (H), 997 (H), 1950. 861 (H), 1939. 51 (H), 1938. 682 (H), 1946. 1193 (H) og 1942. 492.

Er forholdet ikke det, at skadelidte eller trediemand er skyld i skaden, synes ansvar næsten undtagelsesfrit at blive statueret og selv, hvor skadelidte eller trediemand må anses skyldig i

skaden, statueres ofte et medansvar for motor-køretøjet.

Omend der foreligger tilfælde, hvor ansvars-frihedsbeviset er anset ført, jfr. U. 1928. 77 (H), 1938. 792 (H), 1939. 395, 1934. 456 (H), 1939. 719 (H), A.S.S. XVIII B 413. og U. 1938. 979, må det dog forekomme berettiget at antage, at virkningen af den omhandlede særlige ansvarsregel med det indhold, der er givet denne regel gennem retspraksis, ikke vil adskille sig på betydende måde fra virkningerne af en objektiv erstatningsregel i forbindelse med en passende regel om retsvirkningerne af egenskyld.

Den eksemplifikation af skadestilfælde, der efter lovens ordlyd afgrænser anvendelsesområdet for den særlige ansvarsregel, synes efter retspraksis' stilling at være opfattet som eksempler på skader forvoldt ved automobilets brug, således at den særlige ansvarsregel faktisk bringes til anvendelse på alle skader forvoldt ved brug af motorkøretøjer, jfr. herved de ovenfor side 8 refererede domme.

Inden for det område, hvor den særlige ansvarsregel er anvendelig — dette vil praktisk talt være på alle skader forvoldt ved et motor-drevet køretøjs brug — bortset fra skader, der overgår personer eller gods, der befordres uden betaling med motorkøretøj, er forholdet således dette, at der ikke vil være nogen forskel af praktisk betydning mellem virkningen af den nugældende ansvarsregel og en objektiv erstatningsregel i forbindelse med en passende afstemt regel om retsvirkningerne af skyld hos de skadelidte.

Udvalget mener ved sin bedømmelse af, hvilken ansvarsregel for skader forvoldt ved brug af motorkøretøjer der bør finde optagelse i en ny lovgivning, at måtte tillægge det afgørende vægt, at domstolene under højesterets førerskab, uden at der har foreligget nogen nødvendighed herfor i den gældende lovbestemmelses ordlyd og tilblivelseshistorie, har fastlagt en retspraksis, hvorved der er pålagt de for motorkøretøjer ansvarlige et endog meget vidtgående ansvar.

Dette opfattes som et udtryk for, at domstolene gennem det meget store antal sager, som gennem årene har været forelagt til prøvelse, er nået til den erkendelse, at de faremuligheder, der er forbundet med brug af motorkøretøjer, er af en sådan beskaffenhed, at det må anses for rimeligt at pålægge et meget vidtgående ansvar.

Udvalget mener ikke heroverfor at kunne tillægge det videre vægt, om det, når henses til

den vide udbredelse, brugen af motorkøretøjer har fået, kan antages, at der ved brugen af disse opstår ekstraordinære faremuligheder, der i sig selv kan begrunde en særlig erstatningsregel. Det bemærkes herved, at retspraksis omkring den almindelige erstatningsregel på en række områder viser, at der stilles så store krav til omhu og agtpåagivenhed, at de praktiske virkninger af den almindelige erstatningsregel ikke adskiller sig væsentligt fra en objektiv erstatningsregel kombineret med en regel om ansvarsfrihed for vis major.

Det følger heraf, at udvalget ikke anser det for nødvendigt at søge at fremkomme med en teoretisk begrundelse for den erstatningsregel, der vil blive foreslået. Udvalget mener ikke, at et forslag, hvorefter der sker begrænsninger i skadelidtes adgang til at opnå erstatning efter de nugældende regler og den i tilslutning hertil udviklede retspraksis, vil være realitetsbetonet, og spørgsmålet synes herefter at være, om man bør opretholde den nuværende retstilstand eller udvide adgangen til at opnå erstatning. Interessen samler sig her særligt om de relativt få tilfælde, hvor skaden må anses forvoldt ved motorkøretøjets brug, og hvor det har været muligt at føre det efter loven krævede ansvarsfrihedsbevis. Det må erkendes, at der ikke på grundlag af den traditionelle erstatningsret foreligger nogen grund, der kan føre til i sådanne tilfælde at pålægge erstatningspligt. Dette kan imidlertid ikke forekomme afgørende. Tager man sit udgangspunkt i den foreliggende retstilstand, vil der ofte ikke være nogen realitetsforskkel på en række af de tilfælde, hvor ansvarsfrihedsbeviset kan føres, og hvor det ikke kan føres, og det vil for de skadelidte ofte stå som noget uforståeligt, at mulige tilfældigheder i forbindelse med bevisoptagelsen skal være afgørende for muligheden for at opnå erstatning. Der synes ej heller at være grunde af særlig vægt til ikke at give en skadelidt erstatning, hvor denne uden skyld har lidt en skade, allerede fordi det anses bevist, at den for motorkøretøjet ansvarlige ikke har skyld, når erstatning dog gives i et stort antal tilfælde, hvor det ikke er muligt at påvise skyld, men hvor der blot ikke foreligger mulighed for at opfylde de meget strenge krav, der stilles til ansvarsfrihedsbeviset.

Det må herefter forekomme udvalget rimeligt at foreslå indført som den principielle hovedregel, at voldes der ved brug af motorkøretøjer skade på personer eller ting, har skadelidte krav på erstatning efter loven, selv

om ingen er skyld i skaden, jfr. udkastets § 1.

Mod en sådan regel - fra hvilken visse undtagelser må gøres — ses alene at kunne anføres den økonomiske belastning, der som følge heraf vil blive pålagt de for motorkøretøjer ansvarlige gennem betaling af præmierne for den lovpligtige forsikring.

Den præmiestigning, der vil kunne følge af fremtidig at dække de skader, hvor ansvarsfrihed tidligere er opnået gennem førelsen af ansvarsfrihedsbeviset, må imidlertid antages at blive af så underordnet betydning, at der ikke vil kunne tillægges dette forhold vægt.

For udvalget har det videre været af betydning, at det under de stedfundne forhandlinger med de øvrige nordiske udvalg er givet tilkende, at disse udvalg måtte anse en objektiv erstatningsregel for påkrævet, hvorved bemærkes, at den norske lovgivning nu indeholder en sådan regel, og at det for at opnå nordisk retsenhed på området vil være nødvendigt her i riget at indføre en objektiv erstatningsregel. Vægt er tillige lagt på, at en objektiv erstatningsregel kendes fra Holland og Schweiz, at man i Frankrig ved fortolkning af Code civil, art. 1384, statuerer ansvar uden skyld, og at man i lande, hvor særlige ansvarsregler ikke forefindes, synes at pålægge et vidtgående ansvar for skader forvoldt ved brug af motorkøretøjer på grundlag af en skyldbedømmelse.

Udvalget mener, at den foreslåede hovedregel bør begrænses i 2 grupper af tilfælde.

De hovedbetragtninger, hvorpå den foreslåede objektive erstatningsregel — såvel som den nu foreliggende retspraksis — hviler, må antages at være en opfattelse af, at der ofte fra motorførernes side kunne være truffet foranstaltninger til at afværge kørselsuheld, og at motorkøretøjerne som følge af den vægt og hastighed, hvormed de fremføres, medfører særlige faremuligheder i forhold til de øvrige elementer i trafikken. Hvor disse forhold ikke gør sig gældende, og hvor man med sikkerhed kan gå ud fra, at motorkøretøjet ikke har fremkaldt særlige faremuligheder, har der mellem udvalgene i de nordiske lande været enighed om, at der ikke forelå tilstrækkelige grunde til at bringe en objektiv erstatningsregel til anvendelse, og at en objektiv erstatningsregel endog vil kunne føre til resultater, der vil forekomme uforståelige og stødende. Dette vil være tilfældet, hvor motorkøretøjet ikke på skadestidspunktet er et led i trafikken, f.eks. hvor motorkøretøjet er parkeret, og skade

opstår ved, at det påkøres; det er særlig i sådanne tilfælde skønnet urimeligt, om ansvar skulle pålægges efter en objektiv erstatningsregel. Det måtte vel forekomme tvivlsomt, om en sådan skade kunne siges at være voldt af motorkøretøjet, hvilket er en betingelse for, at den objektive erstatningsregel kan finde anvendelse, men det er dog anset nødvendigt at give en positiv regel herom. I tilfælde som det omhandlede er det skønnet rigtigst kun at pålægge ansvar, hvor betingelserne herfor er tilstede efter den almindelige erstatningsregel. Vanskeligheder er forbundet med at finde en formulering af den påtænkte regel, der på passende måde afgrænser de tilfælde, hvor den objektive regel ikke skal finde anvendelse. Det er ikke skønnet muligt at lade det være afgørende, om motorkøretøjet må anses parkeret eller ikke, særlig fordi det er meget tvivlsomt, hvad der forstås ved, at et motorkøretøj er parkeret. Det er ej heller skønnet muligt at lade det afgørende være, om motorkøretøjets motor var standset i skadesøjeblikket eller ikke, idet et motorkøretøj, hvis motor under køretøjets anvendelse i trafikken standses eller standser, meget vel kan frembyde eller fremkalde sådanne faremuligheder, at den objektive erstatningsregel bør finde anvendelse.

Efter omfattende overvejelser er det anset rigtigst at foreslå en regel, hvorefter skade forvoldt af et motorkøretøj, der holder stille, kun kan kræves erstattet efter de almindelige regler, medmindre skaden sker i tilslutning til køretøjets standsning eller igangsætning. Udvalget er klar over, at en sådan regel vil overlade afgørelsen af en række grænsetilfælde til domstolens skøn, men mener, at dette er at foretrække fremfor at foreslå en stiv regel, der i visse tilfælde vil kunne medføre resultater, der måtte forekomme uforenelige med udkastets grundsynspunkter.

Den anden undtagelse fra hovedreglen angår skader, der forvoldes på motordrevne køretøjer og personer og gods, der befordres med disse, ved sammenstød mellem motorkøretøjer. Herom henvises til det nedenfor i afsnit 6 anførte.

3. Begrænsning af erstatningsbeløbene.

Til dækning af erstatningskrav efter færdselsloven er det pålagt enhver ejer af et motordrevet køretøj at tegne og holde i kraft en forsikring på 60.000 kr. For motorvogne, der erhvervsmæssigt benyttes til befordring af per-

soner, skal forsikringssummen dog mindst andrage 10.000 kr. for hver passager, som vognen er indrettet til at befordre.

Efter den prisudvikling, der har fundet sted i de senere år, er det klart, at de nævnte maksimalbeløb i tilfælde af alvorlig personskade er helt utilstrækkelige, og dette gælder selvfølgelig i særlig grad, hvor der ved en motorulykke kommer flere mennesker til skade. Den tilskadekomne, der ikke kan få fuld erstatning af forsikringssummen, har ganske vist et personligt krav mod den, der har forvoldt skaden, men dette krav vil meget ofte være uden værdi. Det er derfor udvalgets opfattelse, at det er tvingende nødvendigt, at der foretages en væsentlig forhøjelse af forsikringssummen, således at der sikres skadelidte en rimelig erstatning også i tilfælde af alvorlig skade.

Udvalget har i denne forbindelse overvejet muligheden af at undlade at fastsætte noget maksimumsbeløb, således at forsikringskabet måtte dække enhver skade fuldtud. En sådan ordning vil imidlertid i Danmark medføre så betydelige præmieforhøjelser, at udvalget ikke har ment at kunne stille forslag herom. Dertil kommer, at det er et spørgsmål, om det er rimeligt altid at give fuld dækning til dem, der har lidt usædvanlig store tab, og endelig må det tages i betragtning, at en ophævelse af enhver maksimalgrænse ville medføre uberegnelige virkninger for det almindelige erstatningsniveau.

Under hensyn til det således anførte har udvalget fundet det nødvendigt, at der fortsat må være en eller anden form for begrænsning af erstatningen. Ved fastlæggelse af denne begrænsnings størrelse og form må der på den ene side lægges vægt på, at der opnås mulighed for at yde erstatning i størst mulig udstrækning, på den anden side at udgiftsforøgelserne herved holdes inden for rimelige grænser. Ud fra disse grundsynspunkter finder man det rimeligt, at der ved reglerens fastsættelse sondres mellem personskade og tingsskade.

For så vidt angår *personskade* har der i udvalget været enighed om, at det måtte tillægges afgørende betydning, at erstatningsmulighederne ikke som nu forringes som følge af, at andre kommer til skade ved samme ulykke. Maksimalgrænsen bør derfor alene vedrøre størrelsen af den erstatning, hver enkelt person eller dennes efterladte kan få udbetalt. En sådan begrænsning kan enten ske ved fastlæggelse af en bestemt grænse for den samlede erstatning

eller ved at fastsætte en bestemt årsindtægt som maksimum for de tab, der kan lægges til grund ved erstatnings beregning.

Udvalgets tidligere formand, professor Ussing, var tilhænger af den sidstnævnte form for begrænsning og foreslog, at der ved beregningen af erstatning for tab af forsørger eller for tabt arbejdsfortjeneste ikke skulle lægges en større årsindtægt: end 12.000 kr. til grund. Et lignede forslag er stillet af det svenske udvalgs formand. Ifølge dette forslag skal den til grund liggende årsindtægt dog være 20.000 svenske kr., og begrænsningen skal ikke gælde med hensyn til tabet inden for det første år efter skadens indtræden.

Disse forslag begrundes navnlig med, at en maksimalgrænse ikke tilstrækkelig tydeligt giver udtryk for, at den maksimale erstatning kun bør gives ved de alvorligste skader, og at erstatningen ved de mindre skader skal fastsættes i forhold hertil. Et fast maksimum menes derfor at begunstige dem, der kun delvis mister arbejdsevnen, eller som på grund af deres alder kun lider mindre tab. Det fremhæves endvidere af forslagsstillerne, at der ved fastsættelsen af erstatning for fremtidig arbejdsudygtighed bør tages hensyn til, at tabet vil være større for en yngre end for en ældre tilskadekomne.

Disse forslag har det danske udvalg ikke kunnet tiltræde. Det af professor Ussing stillede forslag vil komme til at virke urimeligt i mange tilfælde. Hvis f. eks. en person, som har en månedlig indtægt på 2.000 kr., kommer til skade og bliver arbejdsudygtig i 6 måneder, vil han kun kunne få halvdelen af sit tab erstattet, og dette kan komme til at ramme ham særdeles hårdt. Også ved fastsættelse af erstatning for invaliditet og tab af forsørger vil sådanne ret vilkårlige begrænsninger komme til at virke urimeligt. Dertil kommer, at den præmiebesparelse, der vil kunne opnås, hvis forslaget gennemføres, efter det for udvalget oplyste vil blive ubetydelig. Udvalget finder det derfor rettest, at den fornødne begrænsning drages ved fastsættelse af en maksimalgrænse for den samlede erstatning til hver enkelt person, således at domstolene inden for dette beløb ud fra almindelige erstatningsretlige regler fastsætter erstatningens størrelse. Ved fastlæggelse af denne maksimalgrænse bør det tages i betragtning, at der bør være dækning for ethvert erstatningsbeløb, som i almindelighed kan forventes tilkendt. Udvalget mener herefter at burde foreslå, at grænsen sættes til 150.000 kr.

for hver tilskadekommen eller dræbt person.

Personer, som måtte have så store indtægter, at de ikke vil kunne opnå fuld erstatning inden for dette beløb, må det være rimeligt at henviser til at sikre sig gennem tegning af ulykkesforsikring, løvrigt vil større indtægter hyppigt bero enten på renteindtægter, der ikke mistes, eller arbejdsindtægter, som vil være forbundet med pension. At den, der udreder pensionen, eventuelt ikke opnår fuld erstatning for den øgede pensionsbyrde, har man ikke fundet betænkeligt. Det bemærkes, at udvalget ikke ved at foreslå den relativt høje grænse for forsikringssummerne tilsigter nogen almindelig forhøjelse af de erstatningsbeløb, der for tiden normalt fastsættes af domstolene, udover hvad der følger af de stedfundne ændringer i prisniveauet.

Da den foreslåede begrænsning kun gælder for den enkelte tilskadekomnes krav og således er uafhængig af, hvor mange der kommer til skade eller omkommer ved en enkelt forsikringsbegivenhed, er det uforholdent - som i de nugældende bestemmelser — at give særlige regler om køretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til personbefordring. Af samme grund har man fundet det unødvendigt at forhøje grænsen, hvor flere køretøjers forsikrings-selskaber hæfter for erstatningen.

Det af det norske udvalg fremsatte forslag er i overensstemmelse med det danske.

Det finske og det svenske udkast har med hensyn til personskaade fundet det unødvendigt at fastsætte noget maksimum. Dette må ses i forbindelse med, at det maksimum, der eventuelt kunne tænkes fastsat i disse lande, ville ligge meget højere, end det man fra dansk og norsk side ville kunne gå med til. I Sverige var det således tanken at fastsætte maksimalgrænsen til 400.000 kr. Dette står i forbindelse med, at maksimalbeløbet i Sverige allerede efter de gældende regler er betydeligt højere end her i landet. Det bemærkes herved, at det ved særlige aftaler er gennemført, at en her i landet tegnet forsikring for et køretøj også dækker ansvaret for skade voldt i et andet af de nordiske lande, hvilket man forudsætter også vil blive tilfældet fremtidig.

Med hensyn til *tingskade* finder udvalget ikke, at der foreligger trang til at give erstatning i samme omfang som ved personskaader.

Den tingskade, som forvoldes ved færdselsuheld vil som oftest ramme et andet køretøj eller gods, som befordres dermed. Man fore-

slår her en grænse på 50.000 kr. for tingskade ved en enkelt skadevoldende begivenhed. Skyldes skaden mere end eet køretøj, hæfter hvert af køretøjernes forsikring for 50.000 kr. Beløbet er fastsat under hensyntagen til, at personer, der har lidt tingskade, kan opnå erstatning i et passende omfang. Er der mulighed for et større tab, bør ejeren sikre sig på anden måde. Den, der benytter et særlig kostbart køretøj, hvadenten det er en personvogn eller et større lastmotorkøretøj, må henvises til at tegne kaskoforsikring for dette. På tilsvarende måde må den, der lader særlig kostbare genstande transportere, sikre sig, at der tegnes en speciel transportforsikring. En sådan forsikring vil allerede efter de gældende regler være nødvendig for at sikre sig mod tab som følge af skade voldt under læsning eller aflæsning eller tab ved tyveri m. v. Gennemføres udvalgets udkast, bliver det endnu mere påkrævet at tegne transportforsikring, da man foreslår, at ejeren af transporteret gods ikke skal kunne kræve erstatning af forsikringen for det transporterende køretøj, jfr. herom nedenfor side 23 f. Hvor et motordrevet køretøj volder skade på bygninger, kan det tænkes, at erstatningskravet vil overstige maksimalbeløbet. Udvalget ville finde det ønskeligt, om et sådant tab blev dækket på anden måde, og man skal i denne forbindelse henlede opmærksomheden på, at den almindelige bygningsbrandforsikring uden præmieforhøjelse har påtaget sig at dække skade voldt af nedstyrtede flyvemaskiner. En lignende ordning kunne måske tænkes gennemført med hensyn til skade voldt af motordrevne køretøjer.

Det norske og det svenske udvalg foreslår ligeledes med hensyn til tingskade en begrænsning på 50.000 kr., medens det finske udvalg heller ikke på dette punkt finder det nødvendigt at have nogen grænse.

4. Egenskyld.

Efter de gældende danske regler ydes erstatning ikke, når skadelidte forsætligt har hidført skaden; når der iøvrigt foreligger egenskyld, kan erstatningen nedsættes eller endog helt bortfalde. Norsk lov har en regel svarende til den danske om skadelidtes forsætlige medvirken, men foreskriver iøvrigt, at foreligger grov uagtsomhed, kan erstatning kun kræves, hvis også motorvognens ejer eller fører har gjort fejl; i så fald bestemmer retten erstatningens omfang. I Finland og Sverige kan dom-

stolene, når der foreligger egenskyld, bestemme, at erstatningen skal nedsættes eller bortfalde.

Ud fra sociale betragtninger er der gentagne gange rejst spørgsmål om, hvorvidt de gældende regler om egenskyld bør ændres, jfr. Stang, Norsk Retstidende 1934, side 865 f.f. og professor Ussings forberedende betænkning side 53. Dette spørgsmål har derfor været gjort til genstand for grundig behandling i alle de nordiske udvalg.

Det danske udvalg vil for sit vedkommende på ingen måde bestride, at sociale hensyn må tale for, at der ved ulykker ydes erstatning for personskade, uden at der finder nedsættelse sted på grund af egenskyld. Det er derfor også naturligt, at der i den danske ulykkesforsikringslovgivning gives fuld erstatning uanset egenskyld, medmindre den sikrede selv har hidført ulykken med forsæt eller grov uagtsomhed.

Et mindretal inden for det svenske udvalg har i denne forbindelse foreslået, at retten til erstatning for personskade skal bortfalde helt, hvor skadelidte forsætligt eller groft uagtsomt har hidført skaden, medens skadelidtes medvirken iøvrigt skal være uden betydning.

Som begrundelse herfor har det været anført, at de skadelidte har brug for en forsikring også mod deres egen simple uagtsomhed i trafikken. Når erstatning gives i tilfælde, hvor ansvarsgrundlaget efter den almindelige erstatningsregel ikke er til stede, og der findes en forsikring, som skal sikre de skadelidte, ville det være utilfredsstillende ikke at tage skridtet fuldt ud og sikre dem også mod følgerne af deres egen simple uagtsomhed. Dette finder man så meget mere nødvendigt, som de krav, der med den stigende trafik stilles til den enkeltes agtpågivenhed, er så betydelige, at selv de forsigtigste trafikanter med mellemrum vil gøre sig skyldig i uagtsomhed, der som følge af medvirkenreglerne vil kunne betage dem retten til erstatning. En lempelse af de almindelige regler om medvirken ville på den ene side ikke ramme den enkelte motorkørende, men gennem den præmieforhøjelse, som vil blive en uundgåelig følge, få en vid fordeling, og da det store antal motordrevne køretøjer anvendes i erhvervsmæssig trafik, ville omkostningerne blive overvæltet på forbrugerne.

Det danske udvalg har ikke ment, at disse synspunkter bør være afgørende. Beskyttelse mod egen simpel uagtsomhed i trafikken må efter udvalgets mening - som ved andre former for ulykker — tilvejebringes ved ændring i den

social lovgivning, medens det ikke kan være naturligt at søge en sådan social sikring gennemført gennem forsikringen for motordrevne køretøjer. Dette sidste ville have den konsekvens, at forsikringspræmierne ville blive forøget i meget væsentlig grad, og det står for udvalget som urimeligt at lade de motorkørende alene betale udgifterne ved en sådan socialreform.

Når det anføres, at omkostningerne alligevel vil blive pålagt forbrugerne og altså derigennem samfundet som helhed, er dette i hvert fald delvis urigtigt. Det gælder slet ikke for så vidt angår det betydelige antal motorkøretøjer, som ikke anvendes erhvervsmæssigt, og dertil kommer, at det i det hele må forekomme ejendommeligt, når man finder, at samfundet skal betale udgifter, at søge disse inddrevet gennem forsikringsselskaberne.

Dertil kommer, at udvalget må mene, at en sådan social reform har en tilfældig karakter og en begrænset værdi, så længe den kun vedrører trafikulykker. Kun Va af samtlige dødsfald på grund af ulykker (ca. 2.000 årlig) skyldes motorkøretøjer, og kun 300 falder ind under ulykkesforsikringslovens regler; et meget stort antal skyldes andre årsager, og det vil formentlig være rimeligere, at disse problemer løses under eet med hensyn til alle ulykker.

En sammenligning med den i ulykkesforsikringslovgivningen trufne ordning er ikke rimelig. Denne forsikring har - netop fordi det er en social forsikring — ret lave maksima, og skadelidte bærer for så vidt allerede på forhånd en vis del af skaden. Den skadelidte, som er omfattet af ulykkesforsikringslovens regler, har muligheden for at påstå erstatning efter almindelige erstatningsregler hos arbejdsgiveren eller andre i stedet for at påberåbe sig forsikringen, og har han valgt at modtage ydelser fra forsikringen, er han ikke derved afskåret fra senere at kræve erstatning efter almindelige regler, hvis direktoratet for ulykkesforsikring skønner, at der med føje kan anlægges retssag, og meddeler tilladelse hertil.

Udvalget mener heller ikke at kunne se helt bort fra den præventive betydning, reglen om egenskyld kan have. Man er herved opmærksom på, at det kan diskuteres, i hvilken grad denne regel virker præventivt, ligesom der findes bedre egnede midler til at varetage præventive hensyn. Man er imidlertid tilbøjelig til at antage, at reglen har en vis præventiv betydning, og at det i hvert fald kan modvirke de

bestræbelser, som udøves for at tilvejebringe større trafikikkerhed, om man samtidig gennemfører bestemmelser, som vil medføre, at skadelidtes medvirken i de fleste tilfælde bliver uden betydning.

Løvrigt mener udvalget, at den af det svenske mindretal foreslåede regel vil virke meget stift. Grænsen mellem grov og simpel uagtsomhed er ikke særlig klar, og det er derfor uheldigt, hvis denne skulle være afgørende for, om skadelidte skulle have fuld erstatning eller slet ingen. Det må herved bemærkes, at begrebet grov uagtsomhed ikke forstås på samme måde i de forskellige lande, således er det af det svenske mindretal udtrykkeligt fremhævet, at det kun vil være i undtagelsestilfælde, at skadelidte ikke opnår erstatning.

Endelig vil reglen i adskillige tilfælde medføre resultater, der kan virke noget stødende. Således vil en cyklist efter almindelige regler kunne blive pligtig at yde erstatning til føreren af et motorkøretøj samtidig med, at han har krav på at få fuld erstatning for sin egen skade fra motorkøretøjets forsikringssselskab. Det er ikke her tilstrækkeligt at henvise til, at erstatningen udbetales af et forsikringssselskab, og at der derfor ikke er tale om samme personer i begge forhold. Forsikringen skal dog først og fremmest dække det ansvar, føreren af køretøjet ifalder. At forsikringen derudover dækker visse tilfælde, hvor føreren ikke ville være ifaldet ansvar, kan ikke føre til at anse den personligt ansvarlige og selskabet for forskellige parter over for den skadelidte.

Det danske udvalg har af de ovenfor anførte grunde været mest stemt for, at der ikke burde foretages væsentlige ændringer af de hidtil gældende regler. Herefter kan som nævnt nedsættelse af erstatningen finde sted i alle tilfælde af egenskyld, men i dansk retspraksis har der dog, så vidt ses, været en vis tendens til ikke at nedsætte erstatningen, hvor skadelidte har udvist en ringe uagtsomhed, f. eks. nedsættes en erstatning i praksis sjældent med mindre end V4.

Under forhandlingerne med de andre nordiske lande har der imidlertid vist sig at kunne tilvejebringes flertal i alle udvalgene for gennemførelse af en fællesskandinavisk lovregel, hvorefter der skulle bortses fra egenskyld, når denne var af ringe betydning. Da en sådan bestemmelse ikke vil medføre nogen større ændring af dansk praksis og ikke kan antages at medføre væsentlig forøgelse af præmierne, har

det danske udvalgs flertal ment at burde stille forslag om, at erstatningen ikke kan nedsættes, hvor skadelidte kun har udvist ringe uagtsomhed.

Samtidig har man efter ønske fra de andre lande foreslået, at særreglen om ubetinget bortfald af erstatningen, hvor skadelidte har handlet forsætligt, udelades. Reglens bortfald vil ikke få nogen reel betydning, da man går ud fra, at retten i så graverende tilfælde vil lade erstatningen bortfalde efter den fakultative regel.

5. Hvilke personer bør have krav på erstatning efter de særlige regler og for hvilke skader?

Der er ikke samme trang til at sikre alle erstatning i det foran beskrevne omfang. Særlige forhold gør sig gældende med hensyn til en række personers krav på erstatning.

Efter de gældende regler dækker forsikringen kun skade forvoldt trediemand og i medfør af færdselslovens § 65, stk. 2, omfattes skade på personer og gods, der befordres med et motordrevet køretøj, kun af bestemmelserne i paragraffens stk. 1, når befordringen sker mod betaling. Er dette ikke tilfældet, kan erstatning kun kræves efter dansk rets almindelige erstatningsregler, men erstatningsbeløbet dækkes af forsikringen.

Der har været rejst spørgsmål, om føreren skulle have ret til erstatning for personskade fra sit eget køretøjs forsikringssselskab. En sådan regel har man ikke ment at burde foreslå.

Reglen ville være ensbetydende med at gennemføre en tvungen ulykkesforsikring, og man finder ikke, at der foreligger tilstrækkelig vægtige grunde til at pålægge ejere af motordrevne køretøjer pligt til for sig selv at tegne en sådan kollektiv ulykkesforsikring, som må antages at ville medføre en betydelig præmieforhøjelse, ifølge beregninger foretaget i Sverige ca. 14%. Som ulykkesforsikring betragtet ville en sådan forsikring være af ringe værdi, hvis den ikke samtidig sikrede de pågældende i hvert fald mod følgerne af deres egen simple uagtsomhed, hvilket udvalget finder meget betænkeligt af præventive hensyn. Ordningen ville også være utilfredsstillende, fordi den kun sikrer føreren erstatning fra selskabet, hvis ulykken sker i forbindelse med kørsel med motorkøretøjet, medens en almindelig ulykkesforsikring vil give ham en erstatning ved en-

hver ulykkehændelse. Dertil kommer, at forsikringsydelsen efter de her omhandlede regler vil blive beregnet efter erstatningsretlige synspunkter, medens det af forsikringstekniske grunde er nødvendigt at fastsætte samme præmie uden hensyn til ejerens indtægt, hvilket i realiteten vil indebære, at en ejer med en forholdsvis lav indtægt kommer til at betale en for høj præmie. Det vil derfor være rimeligere at henvise dem, der ønsker en sådan forsikring, til at tegne en personlig ulykkesforsikring.

At pålægge ejere af motorkøretøjer pligt til at tegne ulykkesforsikring for andre, som fører køretøjet, finder udvalget heller ikke tilstrækkelig anledning til. Disse personer vil ofte være ansat i ejerens tjeneste og derfor sikret på anden måde på dennes bekostning ved ret til sygeløn, pension eller gennem den lovpligtige ulykkesforsikring, således at der ikke er samme trang til sikring. Det kan ganske vist ikke udelukkes, at der i særlige tilfælde kan tænkes pålagt ejeren ansvar over for føreren efter almindelige erstatningsregler, og det kunne da være af interesse for ham at være dækket af forsikringen, men udvalget finder ikke, at et så specielt tilfælde giver anledning til en særregel, og iøvrigt vil føreren ofte selv have skyld i skaden.

Ud fra disse synspunkter mener man, at føreren at det skadevoldende køretøj, hvadenten han tillige er ejer eller ikke, i overensstemmelse med gældende ret ikke bør have krav på erstatning fra dettes forsikringsselskab. En tilsvarende regel er foreslået af de andre nordiske udvalg, hvorved bemærkes, at dette betyder en mindre afvigelse fra de i Sverige nu gældende regler.

For personskade, som *køretøjets ejer* lider uden at være fører, har det ikke været muligt for udvalgene at opnå en overensstemmende regel.

Efter de gældende svenske regler får ejeren erstatning fra forsikringsselskabet for personskade og anden tingsskade end skade på køretøjet og gods, som befordres dermed, hvis føreren er ansvarlig for skaden. Har føreren ikke udvist skyld, men har det heller ikke kunnet godtgøres, at skaden ikke kunne være afværget, får ejeren højst halv erstatning. Dette finder det svenske udvalg utilfredsstillende, og man foreslår derfor, at der ikke gøres nogen undtagelse for personskade, der rammer ejeren, således at denne i tilfælde, hvor han ikke er fører, kan kræve fuld erstatning for person-

skade. Reglen er begrundet i ønsket om dels i videst muligt omfang at erstatte personskade og dels at lade føreren være dækket af forsikringen for ansvar over for ejeren. En tilsvarende regel foreslås af det finske udvalg.

Det danske og det norske udvalg samt et mindretal inden for det finske udvalg har ikke ment at kunne forslå en tilsvarende ordning, i hvert fald ikke med hensyn til skade, ejeren lider under kørsel som passager i sit eget køretøj. Også denne udvidelse må anses for en tvungen ulykkesforsikring og rammes derfor af de ovenfor anførte synspunkter. Endvidere vil det være af præventiv betydning, at ejeren ikke kan kræve erstatning efter de særlige regler. Ejeren vil ofte kunne have en ubevislig medskyld, f. eks. fordi han har tilskyndet til eller tolereret uforsvarlig kørsel eller ladet en overtræt person føre køretøjet. Hvad særlig angår ønsket om at friholde føreren for ansvar over for ejeren, bemærkes, at der næppe er forekommet tilfælde, hvor ejeren har gjort ansvar gældende imod føreren for skade, der er overgået ham som passager i eget køretøj.

De anførte synspunkter taler i mindre grad imod at give ejeren krav på erstatning for personskade, han måtte lide, uden at være passager i motorkøretøjet, f. eks. hvis han rent tilfældigt bliver påkørt af sit eget køretøj, medens han færdes uden for sin virksomheds område. Sådanne tilfælde er særdeles upraktiske, og man finder derfor ikke tilstrækkelig anledning til at give en særregel herom.

Tingsskade, som overgår ejeren, skal ikke erstattes af forsikringsselskabet efter de danske og norske udkast og som hovedregel heller ikke efter de finske og svenske. En begrænset undtagelse følger dog af, at ejeren efter det finske og svenske udkast har krav på erstatning for personskade, hvis han ikke førte køretøjet i ulykkesøjeblikket. Han vil da også have krav på erstatning for skade på klæder, personlige ejendele og håndbagage i samme omfang som andre passagerer.

Har ejeren overladt brugen af køretøjet til en anden, taler de ovenfor anførte grunde for også at undtage skade, der rammer *brugeren*, fra de særlige regler. En tilsvarende regel er foreslået af de norske og svenske udvalg. Efter færdselslovens § 4, stk. 2 kræves det for at anse en person som bruger, at han har varig rådighed over køretøjet. Dette mener udvalget ikke at kunne tillægge afgørende betydning med hensyn til erstatningsreglerne. Derimod

må det kræves, at den pågældendes rådighed over køretøjet er selvstændig i forhold til ejeren, og at brugen ikke er overladt ham for at varetage ejerens interesser. I det svenske udkast § 19, stk. 2, er optaget en definition af brugerbegrebet, som stemmer med det ovenfor anførte.

Den gældende regel om ansvaret for *passagerer* blev som i afsnit I anført indsat under behandlingen i landstinget af lov om motor-køretøjer af 20. marts 1918, navnlig efter norsk forbillede. Begrundelsen for reglen var, at den, der yder betaling for befordring, har en forventning om, at der ydes ham størst mulig sikkerhed og derfor bør have erstatning efter lovgivningens strenge regler, medens den, der medfølger gratis, ikke kan have samme forventning og derfor er tilstrækkelig væmet gennem de almindelige erstatningsregler, og navnlig fremhæves det, at det ville være urimeligt, om lovens strenge regler skulle finde anvendelse på personer, der uden tilladelse hænger bag på køretøjet.

Udvalget er af den opfattelse, at disse synspunkter næppe mere har afgørende vægt. Hvad specielt angår personer, der hænger bag på et køretøj, eller, hvad der vel i dag er mere praktisk, cyklister, som hager sig fast i et køretøj, bemærkes, at disse næppe kan anses for at blive befordret med køretøjet og i hvert fald må antages ikke at få erstatning på grund af reglen om egenskyld.

Der synes derimod at have vist sig en trang til at udvide ansvaret, hvilket har givet sig udslag i, at retspraksis er gået ret vidt i retning af at anse passagerer som betalende. Dertil kommer, at udvidelsen næppe vil være af større betydning, fordi der som oftest vil foreligge skyld hos føreren af køretøjet, således at også de passagerer, der ikke yder vederlag for befordringen, i langt de fleste tilfælde vil få tilkendt erstatning, som dækkes af forsikringen. Nogen væsentlig præmieforøgelse kan udvidelsen ikke antages at medføre her i landet, hvor forsikrings-selskaberne ikke som i Norge i mange tilfælde kan gøre regres mod køretøjets ejer. Under disse omstændigheder har man ikke ment at burde foreslå nogen særregel om ansvaret for passagerer. I Sverige omfattes alle passagerer allerede af de særlige erstatningsregler, og det finske og norske udvalg foreslår ligesom det danske den gældende særregel ophævet.

Dette vil medføre, at alle passagerer vil kunne kræve personskade, der måtte overgå dem

i forbindelse med kørslen, erstattet af motor-køretøjets forsikringsselskab uden hensyn til, om føreren har skyld i skaden. Under passagerer er indbefattet alle, der befordres med køretøjet uden at føre dette eller være ejer eller bruger af det, altså også ejerens og førerens hustru og børn og medhjælpere, f. eks. reservechauffører, medhjælpere ved læsning og konduktører, der følger med motorkøretøjet.

Allerede efter de gældende regler antages det, at *ejerens og førerens hustru og børn* er omfattet af forsikringen uden hensyn til, hvorledes det ægteskabelige formueforhold er ordnet. Det ville derfor være et tilbageskridt fremtidig at undtage ejers og førers familie fra reglerne. Selv om der næppe foreligger afgørende grunde, som taler for at inddrage disse personer under den foreslåede objektive ansvarsregel, synes der på den anden side heller ikke at være afgørende grunde, som taler derimod, og det vil give den enkleste regel. Det må dog bemærkes, at de pågældende i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler ikke vil kunne kræve erstatning for tab af forsørger fra det befordrende køretøjs forsikringsselskab, da føreren og ejeren selv ville være afskåret fra at kræve erstatning fra dette. Ligeledes vil ejeren og føreren være afskåret fra at kræve erstatning for det tab, han selv måtte lide ved skade på hustru og børn, f. eks. for udgifter til hushjælp, fordi hustruen bliver arbejdsdygtig.

Efter de gældende regler er *skade på køretøjet* undtaget fra forsikringen, og en tilsvarende regel er foreslået af udvalgene i alle fire lande. Der bør ikke være pligt til at tegne kaskoforsikring.

Gods, der befordres med køretøjet, er som tidligere omtalt omfattet af færdselslovens regler, når der ydes betaling for befordringen. Sker befordringen derimod uden betaling, kan erstatning kun kræves, såfremt dette følger af almindelige erstatningsregler, men i så fald hæfter forsikringen for erstatningen.

En tilsvarende regel findes ikke i Finland og Sverige, hvor loven alene omfatter skade på ejendom, der ikke befordres med køretøjet. I Norge gælder en lignende regel som i Danmark, men de norske selskabers forsikringsvilkår undtager udtrykkelig transporteret gods fra forsikringen, således at der alene består hæftelse i forhold til den skadelidte ejer af godset, men med regres over for forsikringstageren. Forsikringen kan dog ved særlig aftale udvides til

også at friholde forsikringstageren for ansvar for gods, der befordres med det køretøj, forsikringen er tegnet for.

Fra finsk og svensk side har man ikke ønsket at foreslå regler, hvorefter skade på gods, der transporteres med det skadevoldende køretøj, skal dækkes af den obligatoriske forsikring. Ligeledes har det fra norsk side været fremhævet, at de norske transportører har kritiseret, at der efter de i Norge gældende regler er et objektivt ansvar for skade på transporteret gods. Man finder det urimeligt, at de motorkørende har et strengere ansvar end andre fragtførere f. eks. jernbaner, skibe og luftfart. Det norske udvalg har derfor ligesom de finske og svenske ment, at transportører må henvises til at tegne særlig transportforsikring, hvilket der også vil være trang til, fordi den for køretøjet tegnede forsikring ikke dækker skader voldt under læsning eller ved tyveri fra det transporterende køretøj.

Det danske udvalg har næret en vis betænkelighed ved at ændre de gældende regler på dette punkt, da det må anses for mest hensigtsmæssigt, om ejeren af et motorkøretøj kan nøjes med at tegne en enkelt forsikring, som dækker ham for ethvert krav, der kan rettes mod ham som følge af køretøjets brug, og da forsikringen for motorkøretøjet i almindelighed vil blive opfattet således, hvorfor transportforsikring ofte slet ikke vil blive tegnet.

Når udvalget trods disse betænkeligheder har foreslået, at skade på transporteret gods også i Danmark skal holdes uden for de særlige regler, skyldes dette, foruden hensynet til at opnå størst mulig overensstemmelse mellem de nordiske udkast, at ansvaret som hovedregel bliver et ansvar uden hensyn til skyld. Det forekommer ikke rimeligt at pålægge ejere af lastmotorvogne i almindelighed en pligt til at bære udgifterne til en så vidtgående forsikring af transporteret gods. Hertil kommer, at transportforsikring alligevel som nævnt bliver nødvendig i mange tilfælde af hensyn til skader ved læsning eller tyveri. I denne forbindelse er det også af betydning, at maksimumsgrænsen for den samlede tingsskade ved en enkelt forsikringsbegivenhed er foreslået sat til 50.000 kr. for hvert køretøj. Skulle ejeren af transporteret gods kunne kræve erstatning af transportørens automobilforsikring, måtte dette maksimumsbeløb antagelig forhøjes for at sikre rimelige dækningsmuligheder for erstatningskravene i anledning af tings-

skade, hvilket ville betyde en yderligere fordyrelse af forsikringen. Når bortses fra de mere specielle regler i Island og Tyskland, jfr. herom foran side 12, er Danmark og Norge så vidt udvalget bekendt de eneste lande i Europa, hvor transportørens ansvar dækkes af motorforsikringen, og det kan derfor ikke ventes, at den dansk-norske ordning vil blive lagt til grund, hvis der bliver spørgsmål om at tilvejebringe internationale regler om transportørens ansvar, hvilket antagelig før eller senere vil ske. Endelig er det sandsynligt, at forsikringselskaberne vil åbne adgang til ved et tillæg til den tvungne forsikring at få dækket også det ansvar for gods, der efter almindelige erstatningsregler vil kunne pålægges ejeren eller føreren af det køretøj, hvormed godset befordres.

Der har været enighed mellem de nordiske udvalg om, at der dog bør ydes erstatning for skade på *klæder, personlige ejendele og handbagage*. Disse erstatningskrav vil normalt ikke være af større betydning, og det ville derfor være urimeligt at henvise til særskilt forsikring. Erstatning ydes dog kun, når skaden rammer en person, der **ville** have krav på erstatning for personskade fra det befordrende køretøjs forsikring, i Danmark og Norge altså kun, hvor skadelidte er passager; i Finland og Sverige kan tillige ejeren få sådan erstatning, hvis han ikke førte køretøjet. Erstatningspligten er begrænset til tilfælde, hvor skaden er sket i forbindelse med personskade eller skade på køretøjet. Ved denne begrænsning er det tilsigtet at afskære de ofte noget tvivlsomme krav for skade på klæder, der påstås at være iturevet på en bildør eller ødelagt af olie. Er der tillige sket personskade eller skade på køretøjet, turde der foreligge tilstrækkeligt bevis for, at der er sket et egentligt kørselsuheld. Det må yderligere kræves, at skadelidte hører til den kreds af personer, der har krav på erstatning for personskade fra det befordrende køretøjs forsikring. Det har været overvejet, om det tillige burde kræves, at de pågældende genstande var af sædvanlig beskaffenhed, således at skade på luksusgenstande faldt udenfor, men dette har man ikke fundet anledning til, bl. a. på grund af vanskelighederne ved at drage grænsen for det sædvanlige.

For *ting, der ikke befordres* med det skadevoldende køretøj, gælder de særlige regler fuldt ud, medmindre skaden rammer ejer, bruger eller fører. Det norske udkast har endvidere en særregel med hensyn til skade på løsgående hund.

6. Sammenstød.

Efter de gældende danske regler er ansvarsgrundlaget det samme for skade voldt af et motorkøretøj ved sammenstød med et andet motorkøretøj og ved anden skadeforvoldelse, der falder ind under lovens bestemmelser. Er der fra begge sider udvist et ansvarspådragende forhold, skal retten bestemme, om og med hvor stort beløb erstatning skal ydes fra en af siderne.

Også i Finland og Sverige gælder motorlovgivningens ansvarsregler for skade voldt ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, dog med den modification, at erstatning for skade tilføjet ejeren eller føreren eller dem tilhørende ejendom skal lempes efter billighed, hvis det ikke fremgår af omstændighederne, at hverken fejl ved automobilet eller uagtsomhed ved kørslen har medvirket til skaden. Hvis det bevises, at der foreligger uagtsomhed på den ene af siderne, medens det ikke godtgøres, at også den anden part har handlet uagtsomt, skal dog den, der har handlet uagtsomt, bære hele skaden i forhold til den anden.

I Norge gælder det udvidede ansvar for motorkøretøjer derimod ikke for skade voldt ved sammenstød. Ansvar for sådanne skader beror på de almindelige erstatningsregler, således at ansvar kun indtræder i tilfælde af skyld, medhjælperes fejl samt ved tekniske fejl ved det pågældende køretøj. Foreligger der på begge sider et ansvarspådragende forhold, gælder den almindelige skadefordelingsregel i den norske ikrafttrædelseslov til straffeloven § 25. Er der ikke ansvarspådragende forhold på nogen af siderne, må hver part bære sin skade.

Efter udvalgets udkast er der, bortset fra ejere og førere, sikret personer, der befordres med motorkøretøj, erstatning for personskade efter reglerne i § 1 gennem det befordrende køretøjs lovpligtige forsikring, og erstatning for skade på person og gods, der ikke befordres med de i færdselsuheldet implicerede motorkøretøjer, er sikret gennem de for motorkøretøjerne tegnede lovpligtige forsikringer. Der bliver herefter alene spørgsmål om, i hvilket omfang skade overgået ejere og førere, skade på gods, der befordres med køretøjerne, og skade på selve køretøjerne skal erstattes af det andet køretøjs forsikring, samt om hvorledes erstatningsydelse til passagerer og personer uden for motorkøretøjerne, skal fordeles mellem køretøjernes forsikringselskaber.

Det må her anses for rigtigt i det væsentlige at lade erstatningspligten bero på, om betin-

gelser for at pålægge ansvar er til stede efter almindelige erstatningsregler.

Bringer man uden modification en objektiv erstatningsregel til anvendelse, hvor skade forvoldes motordrevne køretøjer eller personer og gods, der befordres med disse, vil dette, hvor andet ikke følger af den foreslåede regel om retsvirkningerne af egenskyld, have til følge, at de for de respektive motorkøretøjer tegnede forsikringer må dække alle skader tilføjet de i sammenstødet implicerede motorkøretøjer eller personer og gods, der befordres med disse. Dette ville være urimeligt. Når man som anført i det foregående afsnit har anset det for rigtigt at bestemme, at erstatning efter udkastets regler ikke kan kræves for skade, der rammer førerens og ejerens person eller ting tilhørende disse, eller skade, der rammer køretøjerne eller gods, der befordres med disse, vil det være urigtigt at yde erstatning for disse skader i henhold til en objektiv erstatningsregel gennem den for det andet motorkøretøj tegnede lovpligtige forsikring. Følgen ville være, at man belaster den lovpligtige forsikring med meget betydelige udgifter, idet forsikringen da i vidt omfang vil komme til at virke som en ulykkesforsikring for ejere og førere, transportforsikring for godset og kaskoforsikring for motorkøretøjet. Det er betænkeligt at belaste en lovpligtig forsikring med større udgifter end påkrævet. Førere af motorkøretøjer vil ofte være dækket gennem den lovpligtige ulykkesforsikring, og førere og ejere af motorkøretøjer har iøvrigt anledning til at tegne ulykkesforsikringer i det omfang, de ønsker at sikre sig. På tilsvarende måde har ejere af gods og motorkøretøjer anledning til at tegne transport- og kaskoforsikring.

Udvalgets flertal foreslår derfor, at selskabet skal have pligt til at udbetale erstatning, hvis skaden skyldes uforsvarligt forhold hos ejeren, føreren eller nogen i køretøjet. Skadelidte må bevise, at en af de pågældende personer har handlet uforsvarligt.

Man har dog ment, at erstatningspligten bør udstrækkes til også at omfatte skade, som skyldes mangler ved køretøjet, eller at dette er ført, anbragt eller på anden måde brugt i strid med de gældende færdselsregler. I disse tilfælde vil der som oftest foreligge uforsvarligt forhold hos ejer eller fører, men man har ment, at erstatningspligten bør indtræde uden hensyn til det subjektive forhold. Bevises det, at skaden skyldes et af de anførte forhold, kan selskabet

ikke befri sig for erstatningspligten, selv om det godtgøres, at der ikke er handlet uforsvarligt af de nævnte personer. For så vidt angår mangler ved køretøjet, er dette i det væsentlige i overensstemmelse med den herskende retstilstand. At køretøjet er ført i strid med gældende trafikregler, kan - uden at subjektiv skyld foreligger - tænkes, f. eks. hvor føreren for at undgå påkørsel foretager en brat svingning over i venstre side. Her kan den foretagne handling være fuldt forsvarlig efter nødvendige synspunkter, men det vil dog være rimeligt også i dette tilfælde at pålægge forsikringsselskabet at udrede erstatning for den skade, der voldes et modgående køretøj. Den, til fordel for hvem nødretshandlingen foretages, vil ganske vist være erstatningspligtig, men er den pågældende ikke fører af et motordrevet køretøj, vil han ofte være ude af stand til at udrede erstatningen. Endvidere vil der være erstatningpligt, hvor den foretagne manøvre med køretøjet, skyldes et pludseligt ildebefindende hos føreren.

Den foreslåede sammenstødsregel finder kun anvendelse på skade, et motordrevet køretøj volder på et andet motordrevet køretøj eller et køretøj, der løber på skinner, eller på personer eller gods, som befordres dermed. Afgørende for, om bestemmelsen skal anvendes, er således i første række det skadede køretøjs art. Ved køretøj, der løber på skinner, er navnlig tænkt på sporvogne, skinnebusser og jernbanetog. Er skaden derimod voldt en cyklist eller et hestekøretøj, skal erstatningspligten bedømmes efter den almindelige regel i § 1, og spørgsmålet om nedsættelse på grund af egenskyld hos skadelidte efter reglen i § 3. Dette vil betyde, at en skadelidt cyklist vil få fuld erstatning, hvis han kun har udvist ringe uagtsomhed, medens en person, der som fører af en cykle med hjælpemotor («knallert») lider skade ved at køre mod et andet motorkøretøj, eventuelt vil få sin erstatning nedsat efter den for ham strengere regel i § 4. Man har i udvalget drøftet, om det var muligt at holde knallerter uden for sammenstødsreglen, men man har fundet det nødvendigt at følge den samme regel for alle forsikringspligtige køretøjer; den reelle forskel mellem knallert, scooter og letvægtnotorcykle er iøvrigt ringe.

Sammenstødsreglen gælder foruden skade på køretøjet skade på personer eller gods, der befordres med dette. For så vidt angår passagerer bemærkes, at disse efter udkastets § 1 som allerede nævnt har krav på erstatning hos det for-

sikringsselskab, i hvilket det køretøj, hvormed de befordres, er forsikret, uden hensyn til om der foreligger skyld hos dette køretøjs fører. Føreren og ejeren vil derimod ifølge § 2 ikke have krav på erstatning fra deres eget køretøjs forsikringsselskab, hvilket gælder, selv om ejeren ikke fører køretøjet, og krav vil heller ikke kunne rejses for skade på gods, der befordres med køretøjet. Påhviler der ikke det andet køretøj ansvar efter sammenstødsreglen, kan disse personer følgelig ikke kræve deres skade dækket af noget af køretøjernes forsikringsselskab. Har føreren af det køretøj, der befordrer godset, udvist uagtsomhed, kan ejeren af godset kræve erstatning for skaden efter dansk rets almindelige erstatningsregler, herunder efter D. L. 3-19-2, men skaden dækkes ikke af den foreslåede forsikring.

Bestemmelserne i § 4 omfatter ikke alene egentlige sammenstød mellem de omhandlede køretøjer, men enhver skade, et motordrevet køretøj volder et af disse, f. eks. også at et køretøj ved sin kørsel tvinger et andet i grøften.

For person- og tingsskade, som motorkøretøjer ved sammenstød volder personer eller ejendom uden for køretøjerne, hæfter begge køretøjernes forsikringsselskaber efter reglen i § 1, og efter dansk rets almindelige regler bliver hæftelsen solidarisk.

Foreligger der også et af de ovenfor nævnte ansvarspådragende forhold på den side, hvor skaden er sket, foreslås det i udkastets § 4, stk. 2, overladt til retten at afgøre, om og med hvor stort beløb erstatning skal ydes. Ved afgørelse heraf skal retten lægge vægt på det fra hver side udviste forhold, navnlig om der foreligger skyld på begge sider og i bekræftende fald uagtsomhedsgraden og omstændighederne iøvrigt.

Nedsættelse kan ske, uagtet skadelidte ikke selv har handlet uagtsomt. Der skal foretages en bedømmelse af det fra hver side udviste forhold. Udvist skyld i sammenstødet fra fører eller ejer vil således medføre samme reduktion ikke blot af den pågældendes eget erstatningskrav, men også af alle andre erstatningskrav, der rejses fra samme side over for det andet køretøj, f. eks. af passagerer eller ejere af befordret gods. Der foreslås således gennemført en identifikation med hensyn til ansvaret over for alle de skadelidte i hvert af køretøjerne. At ejeren må finde sig i, at erstatningen for skade på hans person eller på køretøjet nedsættes, hvis føreren har udvist uagtsomhed, stemmer med den gæl-

dende regel. Nyt er det derimod, at også erstatningen for befordret gods nedsættes, hvis føreren eller ejeren af køretøjet har handlet uagtsomt. Dette svarer til, hvad der i henhold til sølovens § 220, stk. 3, og luftfartslovens § 37, stk. 2, gælder om gods, der lider skade ved sammenstød mellem skibe eller luftfartøjer. Udvalgets forslag går imidlertid videre endnu, for så vidt som også passagerers krav på erstatning for personskade skal nedsættes under hensyn til det udviste forhold fra det befordrende køretøjs side. Udvalget har ikke næret betænkelighed herved, da passageren altid opnår fuld erstatning.

Udkastets § 4 er formuleret således, at der klart gives udtryk for den allerede — med tvivlsom hjemmel i færdselslovens § 65, stk. 6, — i praksis anerkendte dobbeltkravlære. Volder et motorkøretøj A skade på motorkøretøj B eller dets passagerer m. v., afgøres det, om der efter udkastets § 4, stk. 1, foreligger erstatningsansvar, og efter § 4, stk. 2, om dette i så fald skal nedsættes på grund af tilsvarende forhold fra køretøjet B's side. Volder køretøjet B samtidig skade på køretøjet A eller dets passagerer m. v., afgøres spørgsmålet om pålæggelse af erstatningspligt herfor på ganske tilsvarende måde.

Volder et motorkøretøj skade på et skinnekøretøj eller dets passagerer m. v., afgøres spørgsmålet om erstatning, herunder betydningen af skinnekøretøjets medskyld i sammenstødet, efter udkastets § 4, stk. 1 og 2. Volder skinnekøretøjet skade på motorkøretøjet eller dets passagerer, afgøres erstatningsansvaret og betydningen af egenskyld derimod ikke efter § 4, men efter de om skinnekøretøjets erstatningsansvar gældende regler (jernbaneerstatningsloven, sporvej skoncession o. 1.). Udvalget ville anse det for ønskeligt, at disse bestemmelser ændres, således at der gennemføres samme regler som i udkastets § 4 om skinnekøretøjers erstatningsansvar ved sammenstød med motorkøretøjer, men man har anset det for liggende uden for udvalgets opgave at stille forslag herom, og i praksis vil man formentlig foreløbig på det gældende retsgrundlag i det hele kunne komme til tilfredsstillende resultater i de enkelte tilfælde.

Udvalget foreslår endvidere i slutningen af § 4, stk. 2, at hvert af køretøjernes forsikrings-selskaber kun skal hæfte for det erstatningsbeløb, det efter dommen endeligt skal bære, jfr. ligeledes herved reglerne i sølovens § 220, stk.

3, og luftfartslovens § 37, stk. 2. Solidarisk hæftelse ville her kunne føre til urimelige resultater, f. eks. hvis ejeren af gods, der er blevet beskadiget ved et sammenstød, for hvilket der pålægges hvert af køretøjerne halvdelen af ansvaret, kræver hele beløbet betalt af det andet køretøjs forsikringsselskab. Ejeren af godset kan i et sådant tilfælde kun kræve halvdelen af skaden erstattet af dette selskab, medens han for resten af erstatningen må henvises til at rejse søgsmål mod føreren, eventuelt tillige ejeren af det befordrende køretøj. I modsat fald ville reglen i § 2 om, at ansvar for skade på gods, der befordres med køretøjet, ikke omfattes af udkastets bestemmelser, blive temmelig illusorisk i sammenstødstilfælde. Det samme ville være tilfældet med ejerens krav på erstatning for skade, han lider, medens han befordres med køretøjet uden at være fører deraf. At reglen også medfører, at ansvar over for passagerer ikke bliver solidarisk, anser man for helt ubetænkeligt. Derimod bliver der solidarisk hæftelse over for udenforstående, f. eks. fodgængere, cyklister og køretøjer, der ikke opfylder ansvarsbetingelserne efter stk. 1. En tilsvarende regel er foreslået af det norske, men ikke af det finske og det svenske udvalg, som finder, at dette følger tilstrækkelig tydeligt af, at ansvaret for befordret gods ikke omfattes af udkastet. Det finske udkast afviger fra de regler, der foreslås i de andre lande, for så vidt som man ikke foreslår identifikation med hensyn til personskade, men alene lader eventuel nedsættelse være afhængig af den almindelige medvirkenregel i § 3. Løvrigt er der overensstemmelse mellem reglerne i de fire lande.

7. Forsikringsformen og det personlige ansvar.

Efter færdselslovens § 66, stk. 1, påhviler der ejeren pligt til at tegne ansvarsforsikring på 60.000 kr. og holde denne i kraft til hel eller delvis dækning af ethvert krav, som i medfør af § 65 kan gøres gældende mod den for køretøjet ansvarlige.

Formålet hermed er at sikre, at de skadelidte opnår dækning for deres krav inden for forsikringsbeløbet, men samtidig yder forsikringen de ansvarlige sikkerhed mod personligt at måtte udrede erstatning i det omfang, regres ikke er pålagt eller særlig aftalt.

Grundlaget for de skadelidtes ret til erstat-

ning er således et personligt ansvar mod ejeren og føreren, og skadelidte kan ikke rejse noget direkte krav mod selskabet. Der bortses herved fra det særlige tilfælde, at skaden er forvoldt af et ukendt køretøj. Er forsikringssummen ikke tilstrækkelig til at dække samtlige erstatningskrav, må restbeløbene udredes af den personligt ansvarlige.

At de skadelidtes krav også skal være dækket ved tvungen forsikring, hvis de af udvalget foreslåede ændringer gennemføres, kan ikke være tvivlsomt. Begrundelsen for den udvidede ret til erstatning er hensynet til de skadelidte, men på den anden side må det påses, at dette ikke medfører for store ulemper for de ansvarlige. Med hensyn til erstatningsbeløb, som er dækket af forsikringen, er dette et spørgsmål om en hensigtsmæssig udformning af forsikringen, navnlig af regresreglerne. Anderledes stiller det sig med hensyn til de krav, som forsikringselskabet ikke er pligtig at dække.

Størst betydning har spørgsmålet om det personlige ansvars omfang med hensyn til skader, der ikke dækkes af forsikringen, enten fordi de overstiger forsikringsbeløbene, eller fordi skaden er undtaget fra forsikringsbestemmelserne. I disse tilfælde får det personlige ansvar reel betydning både for skadevolder og skadelidte.

Udvalget mener, at det i hvert fald ikke kan pålægges skadevolderen at dække *skader udover forsikringssummen* uden hensyn til skyld. Det har været afgørende for udvalgets forslag om udvidet erstatningspligt, at dette kunne ske uden at få reel betydning for skadevolderen bortset fra præmieforhøjelserne. At beholde den nuværende ordning, hvorefter ejeren bliver erstatningspligtig, medmindre det bevises, at skaden ikke kunne være undgået, synes der heller ikke at være større grund til. Snarere kunne man tænke sig et ansvar i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler, men heller ikke dette finder udvalget tilfredsstillende.

Som anført ovenfor er forsikringssummerne sat så højt, at de må antages at dække ethvert almindeligt forekommende erstatningskrav. Når der overhovedet er sikret de skadelidte erstatning for så store beløb, synes det rimeligt, at i hvert fald de, der betaler omkostningerne ved denne sikring, samtidig fritages for yderligere ansvar, medmindre der foreligger ganske særlige grunde, navnlig præventive hensyn. Hensynet til de skadelidte taler ikke imod en sådan

begrænsning af ansvaret. De personer, der er udsat for at lide særlig store tab, vil ofte have sikret sig herimod på anden måde, navnlig ved at tegne ulykkesforsikring eller transportforsikring.

Under hensyn hertil foreslår udvalget, at de fastsatte grænser for forsikringselskabernes dækningspligt som hovedregel også skal gælde for det personlige ansvar. Tilsvarende regler foreslås af det norske udvalg, og for så vidt angår tingsskade af det svenske udvalg, medens spørgsmålet iøvrigt ikke får betydning efter det svenske og overhovedet ikke efter det finske udkast, fordi der ikke er fastsat noget maksimum.

En lignende begrænsning i ansvaret var overvejet i det af justitsministeriet den 15. april 1925 nedsatte udvalg til overvejelse af en revision af loven om motorkøretøjer. Udvalgets flertal indskrænkede sig dog til at foreslå begrænsninger med hensyn til skade på personer og gods, der befordres med køretøjet, idet de skadelidende i disse tilfælde frivilligt har underkastet sig den med motorkøretøjets brug forbundne risiko. Justitsministeriet nærrede imidlertid betæneligheder ved den foreslåede afvigelse fra de almindelige erstatningsregler, og den pågældende bestemmelse var derfor slettet i det forslag, som blev forelagt rigsdagen.

Særlige grunde for at pålægge et personligt ansvar foreligger, hvor skadevolderen har forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed. Udvalget foreslår derfor, at ansvaret i disse tilfælde principielt skal bestå uden begrænsning, men da ansvaret kan virke uforholdsmæssig hårdt, er der givet domstolene adgang til at bestemme, hvor langt ansvaret skal række, medmindre skaden er voldt forsætligt.

Udvalget mener, at den omtalte ansvarsbegrænsning bør gælde ikke blot for ejeren eller brugeren, der har betalt udgifterne til forsikringen, men også for andre personer, hvis ansvar dækkes af forsikringen, navnlig føreren, men også passagerer. Dette vil antagelig være i overensstemmelse med forsikringstagerens interesse.

For skader, *der er midtaget fra forsikringen*, finder udvalget ikke grund til at fravige dansk rets almindelige erstatningsregler, herunder D. L. 3-19-2. At gods, der befordres med det skadevoldende køretøj, undtages fra forsikringen, er bl. a. netop begrundet i, at man ikke mener, at der bør være et ubetinget ansvar, og særlige regler om ansvar for skade, der voldes

føreren eller ejeren på person eller ejendom, ses der ikke at være trang til.

Med hensyn til *skader, der omfattes af forsikringen og kan dækkes af de fastsatte maksimum*, er det allerede i afsnit 1 fremhævet, at der ikke foreligger nogen nødvendighed for, at det personlige ansvar har samme omfang som forsikringsselskabets betalingspligt, idet man, når de skadelidte sikres betaling fra forsikringen, ud fra reale hensyn kan tage stilling til, hvilket omfang det personlige ansvar bør have.

Der frembyder sig følgende muligheder for det personlige ansvars område:

1) Personlig hæftelse alene i de tilfælde, hvor regres er foreslået tillagt forsikringsselskabet, altså ved skader, forvoldt forsætligt eller ved hensynsløshed m. v.

2) Personlig hæftelse efter almindelige erstatningsregler.

3) Personlig hæftelse efter culpereglen, men med bevisbyrden for ikke-skyld lagt over på skadevolderen, således som det er tilfældet i den nugældende lov.

4) Personlig hæftelse med ganske samme område som forsikringsselskabets hæftelse, altså også for hændelige skader.

Den under 3) anførte ansvarsregel synes ikke at kunne komme i betragtning, idet denne særlige bevisbyrde-regel, der er udformet med henblik på at åbne de skadelidte en udvidet adgang til erstatning, ikke synes begrundet, når det alene drejer sig om at afgrænse det personlige ansvar.

Udvalget har ved sin stillingtagen lagt vægt dels på præventive hensyn, dels på at opretholde den gældende processuelle ordning, hvorefter erstatningsspørgsmål, der ikke ordnes forligsmæssigt, på en for skadelidte nem og billig måde kan fås påkendt i forbindelse med straffesagen, når en sådan rejses mod køretøjets ejer eller fører.

Ud fra de nævnte hensyn kan udvalget ikke gå ind for, at det personlige ansvar begrænses til regrestilfældene. Selv om der uden for disse tilfælde ikke bliver tale om, at forsikringsselskabet kan afkræve skadevolderen erstatningsbeløbet, finder udvalget dog, at det er af betydning, at der i hvert fald i alle tilfælde, hvor skyld foreligger efter almindelige erstatningsregler, også fastslås et personligt ansvar for skadevolderen. En modsat ordning vil i høj grad kunne medvirke til, at de motorkørende betragter de af dem uagtsomt forvoldte skader

som dem uvedkommende, og at ansvarsfølelsen derved forflygtiges. Hertil kommer, at det, såfremt det personlige ansvar indskrænkes til de ret fåtallige regrestilfælde, ville være lidet naturligt at opretholde den efter udvalgets formening ønskelige processuelle ordning, hvorefter erstatningskravene kan rejses under straffesagen mod skadevolderen.

Udvalget ville i og for sig ikke nære nogen betænkelighed ved, at der hjemledes et personligt ansvar af samme udstrækning som forsikringsselskabets betalingspligt. Også et sådan vidtgående personligt ansvar vil muligt kunne have præventiv betydning, og man ville derved opnå, at erstatningssagen, også hvor det drejer sig om hændelig skade, anlægges både mod den personligt ansvarlige og forsikringsselskabet, hvilket fra forsikringsselskabernes side tidligere har været fremhævet som ønskeligt. Hertil kommer, at en sådan ordning, hvorefter forsikringen som hidtil ville være en ren ansvarsforsikring, ville blive enkel og overskuelig.

Imidlertid kræver præventive hensyn næppe med sikkerhed fastslåelse af et personligt ansvar udover, hvad almindelige erstatningsregler medfører, og en sådan begrænsning af det personlige ansvar synes heller ikke at kunne volde processuelle vanskeligheder af betydning i sager om erstatning for hændelig skade. Er straffesag rejst, og fastslås det først herunder, at skyld ikke foreligger, kan retten i forbindelse med frifindelsesdommen træffe afgørelse angående forsikringsselskabets betalingspligt. Er straffesag ikke rejst, må erstatningssag angående hændelig skade ganske vist anlægges alene mod forsikringsselskabet, men ejeren eller føreren kan under sagen føres som vidne, og det synes temmelig utænkeligt, at man ikke ad denne vej skulle kunne opnå det nødvendige bidrag til sagens oplysning.

De øvrige nordiske udvalg har bestemt modsat sig en ordning, hvorefter et personligt ansvar skulle hjemles udover skyldtilfælde, idet man navnlig har lagt vægt på, at det kan virke urimeligt at fastslå et personligt ansvar for skade, i hvilken den pågældende ikke har nogen som helst skyld. Da de omstændigheder, der kan tale for et videregående personligt ansvar, som det fremgår af det anførte, ikke er tungtvejende, har også det danske udvalg for at opnå en ensartet nordisk ordning foreslået det personlige ansvar bestemt efter almindelige erstatningsregler, således at der i lovudkastet ikke gives særregler om det personlige ansvar. Dog har

man anset det for nødvendigt at gøre samme regler om betydningen af skadelidtes egenskyld, som gælder for forsikringsselskabets betalingspligt, anvendelige for så vidt angår det personlige ansvar ved en henvisning til bestemmelserne i lovudkastets §§ 3 og 4, stk. 2.

Herefter står tilbage spørgsmålet om, hvilken forsikringsform der bedst kan opfylde kravet om at dække skaderne ved motorkørsel i det omfang, som er anført foran.

Udvalgets flertal har her valgt at adskille forsikringens pligt til at dække skaderne fra det personlige ansvar. Derfor gives reglerne om adgang til at kræve erstatning fra forsikringsselskabet i et særligt kapitel. Dette medfører, at skadelidte i modsætning til nu får et direkte krav mod forsikringsselskabet også i de tilfælde, hvor der tillige er en personlig ansvarlig. Man finder ikke, at der kan være betænkeligheder herved, når det blot sikres, at der ikke kan anlægges sag direkte mod et forsikringsselskab i tilfælde, hvor der kan forventes rejst tiltale mod føreren. En bestemmelse herom findes i § 16.

Om man herefter vil anse forsikringen for en ansvarsforsikring med visse udvidelser eller en forsikring af trediemands interesse, er uden større betydning, blot det er tilstrækkelig klargjort, hvilke forsikringsretlige regler der skal anvendes. Udvalget har her foreslået, at forsikringsaftalelovens regler om ansvarsforsikring skal gælde for den omhandlede forsikring.

8. Regres og selvrisko.

Selv om det er en af den foreslåede forsikrings funktioner at friholde den personligt ansvarlige for ansvaret, må det overvejes, om ikke præventive hensyn kan føre til at pålægge forsikringsselskabet at gøre regres mod den ansvarlige.

Allerede efter færdselslovens § 66, stk. 7, findes der regler om regres mod ejer, bruger eller fører, såfremt den pågældende har voldt skaden ved forsæt eller grov uagtsomhed. Denne ordning, mener udvalget, bør bevares, men man foreslår reglen ændret på forskellige områder, hvorom henvises til bemærkningerne nedenfor til § 9, stk. 2.

Som noget nyt foreslår udvalgets flertal, at der indføres en tvungen selvrisko på 200 kr. af enhver forsikringsbegivenhed.

En bestemmelse om tvungen selvrisko findes

efter de nugældende regler med hensyn til motorkøretøjer, der udlejes uden fører til personbefordring, i § 65, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 som ændret ved bekendtgørelse nr. 31 af 6. februar 1948. Efter denne bestemmelse bærer forsikringstageren, bortset fra tilfælde, hvor køretøjet føres af ham selv eller en til hans husstand hørende eller i hans tjeneste fast ansat person, en selvrisko på 150 kr. af enhver under ansvarsforsikringen hørende skade. Er der tegnet kaskoforsikring for køretøjet, bærer forsikringstageren tillige risikoen for de første 150 kr. af skader, der omfattes af denne forsikring, bortset fra skade ved tyveri, brand eller eksplosion.

Foruden denne tvungne selvrisko tegnes almindelige automobilansvars- og kaskoforsikringer i stadigt stigende omfang frivilligt med en selvrisko, der normalt aftales til 200 kr. for ansvarsforsikringen og 200 kr. for kaskoforsikringen. Disse forsikringer er forbundet med en præmiereduktion på godt 30 % i forhold til præmien for en forsikring med bonus.

Under behandlingen i folketinget af forslaget til færdselsloven blev der rejst spørgsmål om at indføre en almindelig regel om tvungen selvrisko. Efter justitsministeriets ønske afgav udvalget en erklæring om spørgsmålet og anbefalede, at der indførtes en bestemmelse om tvungen selvrisko på ansvarsforsikringen på 200 kr., ligesom udvalgets flertal anbefalede, at der indførtes en lignende selvrisko for kaskoforsikringen. Et mindretal inden for udvalget (Lærkes) kunne ikke anbefale en selvrisko for kaskoforsikringens vedkommende, og udvalget måtte iøvrigt forbeholde sig sin stilling af hensyn til de ikke afsluttede nordiske forhandlinger.

Udvalgets udtalelse blev videregivet til det folketingsudvalg, som behandlede færdselslovsforslaget. Et flertal inden for dette udvalg nærede betænkeligheder ved på daværende tidspunkt at indføre en tvungen selvrisko, dels fordi man fandt det tvivlsomt, i hvilket omfang en selvrisko vil virke præventivt, dels fordi selvriskoen ofte vil ramme en anden end motorkøretøjets fører. Endvidere mente man, at en sådan ordning vil give anledning til flere retstvister end nu, og endelig anså man det for tvivlsomt, om en selvriskoordning ville medføre nogen præmienedsættelse af betydning, løvrigt henviste man til, at det gennem Assurandør-Societetet var oplyst, at bonusordningen, der i praksis virker som en selvrisko, gælder for

75 % af de for automobiler og motorcykler tegnede forsikringer.

Et mindretal inden for folketingsudvalget stillede forslag om en selvrisiko for ansvarsforsikringen, men gradueret, således at den for motorvogne med egenvægt over 1.200 kg udgjorde 300 kr., for motorvogne med egenvægt under 1.200 kg 200 kr., for motorcykler, traktorer og motorredskaber 100 kr. og for cykler med hjælpemotor 50 kr.

Mindretallets forslag blev forkastet af folketinget, som ønskede at afvente afslutningen af dette udvalgs arbejde.

Når et flertal inden for udvalget nu påny foreslår indført en tvungen selvrisiko på ansvarsforsikringen, er dette først og fremmest begrundet i præventive hensyn. Antallet af motorulykker har efterhånden antaget et sådant omfang, at ethvert middel, der kan tænkes at begrænse dem, må tages i betragtning, og hertil mener man, at selvriskoordningen vil kunne bidrage. Man må fortsat være af den opfattelse, at en bestemmelse om selvrisiko vil have en ikke ubetydelig præventiv virkning. Man er dog klar over, at spørgsmålet kan omtvistes, men mener at kunne se et fingerpeg i den omstændighed, at en række store virksomheder, der gør et særligt arbejde for at tilskynde deres chauffører til at undgå skader, har haft et så ringe antal skader, at det har muliggjort tegning af forsikringer til en væsentlig lavere præmie end den sædvanlige.

Der er ikke tvivl om, at også de frivillige bonusordninger er af præventiv betydning. Imidlertid mener man, at en tvungen selvrisiko er at foretrække fremfor en bonusordning. Således som bonusordningen er indrettet i Danmark, har denne kun præventiv betydning ved den første skadeforvoldelse inden for et år. Når forsikringstageren først har haft en skade og dermed mistet sin ret til præmiensættelse for det følgende år, er det præmiemæssigt uden betydning for ham, om han senere volder flere skader. Det svækker også den præventive betydning af en bonusordning, at tab af bonus først indtræder det følgende år, hvorimod selvriskobeløbet bliver afkrævet den pågældende umiddelbart i forbindelse med skadesopgøret.

Endvidere bemærkes, at det er frivilligt, om man ønsker at indgå på en forsikring med bonus, hvilket kan tænkes at medføre, at netop de personer, som volder flest skader, tegner forsikring uden ret til bonus.

Hvad angår den af folketingsudvalget udtalte

frygt for, at en selvriskoordning vil medføre flere retstvister, bemærkes, at risikoen for retstvister ikke bliver væsentlig større end ved bonusordninger, som allerede findes i langt de fleste tilfælde. Man er iøvrigt af den opfattelse, at gennemførelsen af en selvriskoordning vil medføre, at flere småskader betales direkte af ejeren, og at det er en naturlig følge af ordningen, at bonusordningen opgives.

Endelig har man lagt vægt på, at den tvungne selvrisiko må antages at medføre en ikke ubetydelig præmiereduktion, således som det ovenfor er fremdraget. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at der ikke ved gennemførelsen af en selvrisiko på ansvarsforsikringen lægges øgede byrder på de motorkørende. Der sker blot en ændret fordeling af udgifterne til erstatning for de indtrufne skader.

Et mindretal (Lærkes) mener ikke længere at kunne tiltræde forslaget om selvrisiko. Om mindretallets standpunkt henvises iøvrigt til det nedenfor side 40 anførte.

Ud fra lignende synspunkter som det danske flertals foreslår et norsk mindretal indført en tvungen selvrisiko, medens tilsvarende forslag iøvrigt ikke fremsættes af de andre nordiske udvalg. I Sverige må dette ses i forbindelse med den her gennemførte bonusordning med syv bonusklasser. For hvert skadefrit år rykkes forsikringstageren en klasse op, medens hver skade medfører, at han rykker to klasser ned. Der er ingen præmiereduktion i de to første bonusklasser, 30 % reduktion i 3. og 4. klasse, 50 % i klasse 5 og 6 og i højeste bonusklasse findes en præmiereduktion på 70 %. Dette medfører, at bonusordningen i Sverige virker præventivt i højere grad end i Danmark og medfører en betydelig præmiereduktion for den, der kører forsigtigt. Derved har man opnået omtrent det samme, som det danske udvalg tilsigter at opnå. På den anden side medfører ordningen et betydeligt administrationsapparat med deraf flydende omkostninger, og præmien bliver uforholdsmæssig høj de første to år. Iøvrigt må det her bemærkes, at man i Sverige yderligere vil have vanskeligt ved at gennemføre en selvriskoordning, fordi man ikke har mulighed for som i Danmark at fjerne nummerpladerne fra det pågældende køretøj.

Når der ikke påny stilles forslag om selvrisiko også for kaskoforsikringen, skyldes dette, at udvalget mener, at spørgsmålet falder uden for dets kommissorium.

Efter udvalgets forslag skal selvriskoen på-

hvile ejeren (brugeren). Dette vil i mange tilfælde være en anden end bilens fører, hvilket udvalget ikke nærer nogen betænkelighed ved. At risikoen påhviler en arbejdsgiver med hensyn til hans chauffører, gør denne interesseret i at sikre sig dygtige og ansvarsbevidste medhjælpere. Hertil kommer, at principalen ofte kan have en medskyld i den uforsvarlige kørsel ved forkert arbejdstilrettelæggelse eller ved at tolerere kørsel med overtrætte chauffører eller ved anvendelse af dårligt materiel. Er køretøjet stjålet, påhviler selvriskikoen biltyven, da denne er bruger. Hvad specielt angår vogne, der udlejes uden fører, bemærkes, at ordningen er i overensstemmelse med den nugældende, og at udlejerens iøvrigt kan sikre sig regres mod lejeren, ligesom udvalget forudsætter, at det i lighed med, hvad der gælder i henhold til § 65, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 31 af 6. februar 1948, pålægges udlejerens at afkræve lejeren et depositum, som i påkommende tilfælde anvendes til hel eller delvis dækning af selvriskikobeløbet.

Selvriskikobeløbet er foreslået ansat til 200 kr. uden hensyn til motorkøretøjets art. Dette beløb skønner udvalget tilstrækkeligt til at have den ønskede præventive virkning, medens det på den anden side er af en sådan størrelse, at selv økonomisk mindre velstillede er i stand til at udrede det. Da besværet og omkostningerne ved at inddrive selvriskikobeløb på mindre end 200 kr. ikke vil stå i rimeligt forhold til beløbenes størrelse, har man ikke villet foreslå en graduering af selvriskikobeløbet, således som folketingsudvalgets flertal. Omkostningerne ved at administrere ordningen menes ikke at blive uforholdsmæssig store, når der gives selskaberne effektive inddrivelsesmidler, hvilket også vil være nødvendigt for at sikre ordningens effektivitet. Det foreslås derfor, at selskaberne skal have samme inddrivelsesmidler som med hensyn til præmierne, jfr. § 13 i udkastet.

9. Omkostningerne ved gennemførelse af udkastet.

Det har som flere gange tidligere omtalt været af afgørende betydning for udvalget, at der ikke ved en gennemførelse af udkastet pålægges de for motorkøretøjer ansvarlige udgifter til den lovpligtige forsikring, som kan betegnes som urimelige. Udvalget har været klar over, at en udtalelse om de præmieforhøjelser, der vil blive en nødvendig følge af, at de foreslåede forbedringer i adgangen til at opnå er-

statning gennemføres, nødvendigvis må blive rent skønsmæssig. Fastsættelsen af præmier sker på grundlag af de udbetalte erstatninger og vil således være afhængig dels af antallet af ulykker, dels af de udbetalte erstatningers størrelse. Hvilken indflydelse udkastet kan få på disse faktorer er ret uberegnelig. Selv om udvalget som anført ovenfor side 19 ikke med de foreslåede forhøjelser af forsikringssummerne har villet foreslå nogen generel forhøjelse af det nuværende erstatningsniveau, udover hvad der følger af prisudviklingen, kan man ikke se bort fra, at der muligvis vil ske en vis forhøjelse. Samtidig er det efter udvalgets opfattelse rimeligt at antage, at den foreslåede selvriskoordination vil medføre nogen nedgang i antallet af anmeldte skader. Under hensyn til vanskelighederne ved at beregne følgerne heraf må skønnet over de nødvendige præmieforhøjelser ske på grundlag af de for tiden tilkendte erstatninger og den nuværende skadeshyppighed.

Det svenske udvalg har ladet foretage en beregning af de med hver enkelt af de foreslåede lovændringer forbundne forhøjelser og ned sættelser af præmien. Materialet til at foretage en tilsvarende beregning her i landet foreligger efter det for udvalget oplyste ikke, hvortil kommer, at en sådan beregningsmåde antagelig er behæftet med temmelig store fejlmuligheder. Under hensyn hertil har udvalget indskrænket sig til at forespørge Assurandør-Societetet om, hvilke forhøjelser af præmierne for den lovpligtige forsikring for motorkøretøjer udvalgets udkast som helhed må antages at ville medføre, samt hvilke besparelser der kan påregnes, hvis der, som udvalget foreslår, gennemføres en tvungen selvrisiko på 200 kr. ved enhver af forsikringen omfattet forsikringsbegivenhed. Udvalgets forespørgsel og Assurandør-Societetets svar er optaget som bilag 3.

Assurandør-Societetet har efter indhentet erklæring fra Dansk Automobilforsikrings Forbund og Foreningen af gensidige, danske Ulykkesforsikringsselskaber udtalt, at den antagelige præmieforhøjelse for de fleste kategorier af motordrevne køretøjer vil andrage ca. 15-18% i forhold til de nuværende præmier for en ansvarsforsikring med ret til præmienedsættelse for skadefrit år, og at den ved gennemførelse af en tvungen selvrisiko forventede besparelse må anslås til 12-15 %. Assurandør-Societetet har ved afgivelsen af denne udtalelse bemærket, at de anførte tal må tages med alt muligt forbehold dels af de ovenfor nævnte grunde, dels

fordi man på grund af det begrænsede antal forsikringer tegnet med selvrisko ikke mener at have det fornødne erfaringsgrundlag på dette område.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at udvalget, dengang man udbad sig Assurandør-Societetets erklæring, havde foreslået forsikringssummen for tingskade ved en enkelt forsikringsbegivenhed ansat til 30.000 kr., et beløb man senere har fundet rigtigst at forhøje til 50.000 kr. Der må således regnes med en eventuel yderligere, men moderat stigning i præmierne.

De nugældende af Dansk Automobilforsikrings Forbund foreskrevne mindste præmier for ansvarsforsikring for personautomobiler til privatkørsel andrager efter det for udvalget oplyste for en forsikring med ret til præmienedsættelse for skadefrit år 210 kr. årlig i det storkøbenhavnske område, 180 kr. i Ålborg, Århus, Odense og Randers med forstæder, 115 kr. i Nordsjælland og bymæssige bebyggelser med

over 2.000 indbyggere og 100 kr. i det øvrige land.

Sammenholdes disse tal med de af Assurandør-Societetet meddelte oplysninger, skulle præmien for en lovpligtig forsikring i overensstemmelse med det af udvalgets flertal foreslåede udkast i det storkøbenhavnske område for et automobil som anført stige fra 210 kr. årlig til ca. 220 kr., hvis forslaget om selvrisko gennemføres, og ellers til ca. 250 kr. Der er herved regnet med den størst angivne præmieforhøjelse og den mindste præmienedsættelse i anledning af selvrisko.

Udvalget finder ikke, at en sådan præmiestigning kan være urimelig, når hensyn tages til de forbedringer, der opnås. Der tænkes herved navnlig på den betydelige forhøjelse af forsikringssummerne, hvorved bemærkes, at en forhøjelse af forsikringssummerne må betragtes som uundgåelig, selv om de nugældende ansvarsbestemmelser ikke blev ændret.

IV.

Mindretallets bemærkninger.

1. Et mindretal (A. T. Bertelsen) ønsker at gøre følgende bemærkninger:

Hovedreglen i den gældende færdselslov, hvorefter ejeren (brugeren) af et motorkøretøj er ansvarlig for skade voldt ved køretøjets benyttelse efter en culperegulering med omvendt bevisbyrde, har i praksis virket på god og hensigtsmæssig måde. Reglen giver, som naturligt er, de »svagere« færdselskategorier (fodgængere, cyklister o.s.v.) en vis bevismæssig begunstning, men åbner også mulighed for, når skyldforholdene bevismæssigt er tilstrækkelig klarlagt, at træffe en afgørelse, der i det væsentlige stemmer med erstatningsrettens almindelige grundsætninger — et forhold, der utvivlsomt har en vis præventiv virkning.

Den gældende lov er således i princippet helt forskellig fra en lovgivning, der gennem en forsikringsordning skaber en slags ulykkes- og skadesforsikring for de i trafikken skadelidte personer og ting.

Jeg er med flertallet enig i, at der på visse punkter er grund til at ændre den gældende lovgivning. Det vil således være rimeligt at udvide ansvarsreglen til — uanset om skyld foreligger — også at omfatte tilfælde, hvor en skade har sin årsag i materiellets svigten, eller som er en følge af ildebefindende og lignende hos føreren af pågældende motorkøretøj. Endelig må det anses for absolut påkrævet, at ansvarsforsikringsbeløbet 60.000 kr. forhøjes betydeligt.

På baggrund af gældende dansk retspraksis må det dog erkendes, at culpereglen med omvendt bevisbyrde i mange tilfælde virker omvendt som en regel om ansvar uden skyld — altså som en objektiv erstatningsregel, og at reglen i det hele, når skyldforhold i skadestilfælde drøftes (motorkørende ctr. ikke-motorkørende) allerede på forhånd giver bedømmelsen en vis hældning til gunst for den skadelidte, der ikke fører motorkøretøj.

At gå over til en rent objektiv erstatningsregel vil imidlertid alligevel være at gå et betydningfuldt skridt videre. Alene den formelle

ændring af reglen ville sikkert på forhånd i endnu højere grad, end tilfældet er nu, påvirke vurderingen af skyldforhold i skadestilfælde, og hvis man samtidig i loven lempede reglerne om egenskyld hos skadelidte, således at der f. eks. altid skulle ses bort fra en vis egenskyld, »ringe uagtsomhed«, ville der efter min mening ske et mærkbart skred i retspraksis til gunst for de skadelidte »svagere« færdselskategorier.

At indføre en regel om erstatning på rent objektivt grundlag kunne jeg dog efter omstændighederne gå med til for at opnå nordisk rets enhed, men forudsætningen herfor måtte da være, at der skabtes en i praksis let anvendelig lov, at man specielt søgte at undgå særregler, og at man løste de problemer, som en objektiv ansvarsregel specielt rejser, på en så smidig måde som muligt.

En objektiv ansvarsregel har i og for sig en vis reel begrundelse, når det drejer sig om den moderne hurtiggående trafik, kørsel med tunge lastvogne og ambulancekørsel, men begrundelsen for en sådan regel svinder bort, når der alene er spørgsmål om langsom kørsel med almindelige motorkøretøjer, og reglen må anses for helt ubegrundet, når skade forvoldes af et motorkøretøj, der holder stille.

En objektiv erstatningsregel må, for at stødende resultater kan undgås, i særlig grad gøre det påkrævet, al: reglerne om egenskyld hos skadelidte gøres smidige. I situationer, hvor den reelle begrundelse for en objektiv erstatningsregel helt eller delvis mangler, bør man ikke være bundet til en usmidig regel om egenskyld. - På den anden side kan man formentlig undgå stødende resultater, der måtte følge af en objektiv erstatningsregel, blot man formulerer egenskyldsreglen på en tilpas smidig måde - svarende til den nugældende regel.

Et særligt problem opstår, når færdselskategorier, der kolliderer, begge er ansvarlige efter en objektiv erstatningsregel. Det er naturligvis givet, at skaderne på begge sider ikke skal erstattes fuldtud. I mangel af fornødne oplysning-

ger må resultatet blive, at hver får dækket halv skade, men denne situation har imidlertid ikke megen praktisk betydning, da forholdet sædvanligt er det, at der netop foreligger mulighed for at foretage en fordeling af skaderne efter skyldgrad. Ofte vil det ene køretøj have vigepligt i forhold til det andet, eller det ene køretøj foretager en svingning o.s.v. — Der er således for så vidt intet i vejen for også i tilfælde af kollision mellem motorkøretøjer at have en objektiv erstatningsregel, idet der til en sådan regel blot må føjes en bestemmelse om, at fordeling af skaderne sker på grundlag af, hvad der kan oplyses om beskaffenheden af de fra hver side begåede fejl og »omstændighederne iøvrigt«. Ved en sådan ordning undgår man den i udkastets § 4 indeholdte bestemmelse, der, jfr. § 1, opererer med een regel for visse skadelidende og en anden regel for andre skadelidende, hvortil kommer, at egenskyldsreglen i udkastets § 3 kun skal anvendes i visse relationer. Specielt må indvending rejstes mod reglen i slutningen af § 4, stk. 1, om ansvar, når køretøjet »er ført, anbragt i strid med de gældende færdselsregler«. At en motorfører for at undgå en påkørsel i en pludselig opstået faresituation foretager et sving med køretøjet og derved forvolder anden (mindre) skade, kan næppe anses som kørsel i strid med gældende færdselsregler. Vedrørende » anbragt i strid med « må fremhæves, at de forhold, der ved parkering o. 1. bør være ansvarspådragende, er, at køretøjet er anbragt på uforsvarlig måde. Formuleringen i udkastet leder let tanken hen på tilfælde, hvor bestemmelser (parkering udover en tilladt tid, datoparkering o. 1.) i færdselsloven er overtrådt, men hvor dette må være uden betydning for, om erstatningsansvar er pådraget.

Selv om jeg efter det anførte kan tiltræde en regel om erstatning på objektivt grundlag, finder jeg ikke at kunne tiltræde de foreslåede regler om egenskyld (§ 3) og vedrørende kollision mellem motorkøretøjer (§ 4).

Et særligt problem foreligger, når skade forvoldes af et motorkøretøj, der holder stille. Den gældende regel for kørende trafik - culpa med omvendt bevisbyrde — har skabt visse vanskeligheder, når grænsen skal fastsættes mellem denne regels anvendelsesområde og tilfælde, hvor et motorkøretøj holder stille, og hvor den almindelige erstatningsregel derfor må anvendes. Disse problemer har dog fundet deres rimelige løsning i retspraksis, men når reglen for den kørende motortrafik bliver en regel om ansvar

uden skyld, bliver det noget vanskeligere at løse det omhandlede spørgsmål, og problemet bliver i særlig grad vanskeligt at løse, hvis udkastets regel om egenskyld gennemføres.

Over for den af flertallet foreslåede ordning må jeg imidlertid rejse en yderligere og væsentlig indvending.

Den i udkastet indeholdte ordning ændrer fuldstændigt hele grundlaget for gældende dansk ret på det her omhandlede område, idet der foreslås en i princippet ren forsikringsordning, altså en regel om, at en ejer af et motorkøretøj til gunst for visse skadelidende personer og interesser skal tegne en forsikring. Man forlader således systemet med et personligt erstatningsansvar og en dertil knyttet *ansvarsforsikring*. Når den foreslåede ordning skal udtrykkes i lovform, bliver den noget kompliceret og er i udkastet suppleret med specielt modificerede regler om det personlige erstatningsansvar, der følger af den almindelige erstatningsregel. Til den rejste indvending må føjes, at der ikke ses at være vundet noget ved at indføre et sådant system. Det er enklere, som nu, at operere med en regel om personligt ansvar og en dertil knyttet tvungen *ansvarsforsikring*. Vil man, hvad også jeg ønsker, undgå enhver mulighed for, at det personlige ansvar skulle blive en realitet i tilfælde, hvor dette ville være ubilligt, altså specielt ved erstatningskrav, der overstiger forsikringssummen, kan man nemt formulere en regel herom.

Af de anførte grunde kan jeg ikke tiltræde flertallets forslag på det her omhandlede område.

Sluttelig skal gøres nogle bemærkninger om *erstatningsreglernes præventive virkning* — specielt i relation til de i lovudkastet indeholdte regler om selvrisko, egenskyld og ansvar på objektivt grundlag.

Problemet om erstatningsreglernes præventive virkning vedrører ikke alene den i § 9 foreslåede regel om selvrisko, men også spørgsmålet om udkastet gennem sine øvrige bestemmelser opfordrer trafikanterne til øget agtpågivenhed, og dette krav må naturligvis rettes til alle trafikanter - ikke blot til den motoriserede del af disse.

Den af flertallet foreslåede regel om, at der vedrørende spørgsmålet om erstatning *skal* ses bort fra »ringe« egenskyld hos alle ikke-motoriserede trafikanter må også i relation til præventionsspørgsmålet vække afgørende betænkelighed. Den synes at være et skridt i modsat ret-

ning af, hvad der tilsigtes gennem den for motorkørslen foreslåede selvriskoregel, hvor man tillægger de præventive hensyn så stor vægt, at man endog lader ejeren (brugeren) af motorkøretøjet hæfte personligt, uden at skyld foreligger, medens man gennem reglen om egen-skyld i § 3 på en måde legaliserer den af andre trafikanter udviste uagtsomhed i alle tilfælde, hvor det ikke kan bevises, at denne overskrider grænsen for ringe uagtsomhed.

Selv om udkastet ikke indeholdt den strenge regel om selvrisiko for motorkørselen, ville det alligevel være betænkeligt på et område som det foreliggende gennem en lovregel at fastslå, at der altid *skal* ses bort fra ringe uagtsomhed hos andre trafikanter.

Særlig ved materielle skader i den daglige bytrafik må reglen i § 3 være betænkelig.

Det kan næppe bestrides, at mangel på agtpågivenhed hos de ikke-motorkørende har en vis andel i, at skade sker ved motorkørsel, og at det, for at antallet af motorulykker kan reduceres mest muligt er nødvendigt, at alle trafikanter udviser den største agtpågivenhed.

Selvriskoreglen i § 9 vil utvivlsomt have en ikke ubetydelig præventiv virkning, selv om det må erkendes, at denne virkning i et vist omfang allerede er etableret gennem den i praksis udformede bonusordning.

Selvriskoreglen vil dog sikkert - ligesom bonusreglen - alene have direkte betydning i tilfælde, hvor faren for, at skade kan ske, er kendelig på forhånd — altså specielt i den almindelig bytrafik, - og især hvor det drejer sig om mindre materielle skader. Hvor der derimod er tale om den hurtiggående trafik — f. eks. hovedvej strafikken, - eller hvor der sker alvorlige ulykker, — vil selvriskoreglen næppe have nogen selvstændig præventiv betydning - i hvert fald ingen direkte betydning.

Da selvriskoreglen alene bæres af præventive hensyn, er det i og for sig uønsket at knytte den til et objektivt ansvar, der forøvrigt alene hører hjemme i den forsikringsordning, der dækker ansvaret efter reglerne i kapitel 1. Hvis det er praktisk muligt, vil det være rigtigst at knytte selvriskoreglen til reglerne i kapitel 2 om personligt ansvar, altså til den almindelige culpa-regel. Der kan naturligvis ikke ses bort fra, at det retsteknisk er nemmere at knytte selvriskoreglen til det objektive ansvar, men dette kan på den anden side i et vist omfang — særlig i relation til reglen i § 3 - føre til uønskede resultater, jfr. herom nedenfor.

En selvriskoregel, der altid på objektivt grundlag pålagde motorkøretøjets ejer at betale selvriskobeløbet, ville ikke være nogen rimelig eller hensigtsmæssig løsning.

En sådan ordning foreslås da heller ikke i udkastet. Reglen om, at brugeren - og ikke ejeren - skal betale selvriskobeløbet, betyder, at ejeren f. eks. ikke hæfter, når han har udlånt køretøjet til en anden — selv om det drejer sig om kortvarigt udlån, og er der tale om uretmæssig brug (brugstyper), hæfter ejeren heller ikke.

Hertil kommer, at reglen i § 9 på et vigtigt område - kollision mellem motorkøretøjer efter § 4 — netop i det væsentlige bygger på culpa-reglen.

Hvis et motorkøretøj A kolliderer med motorkøretøjet B og skylden herfor alene lægges på A, og en passager i B kommer til skade, skal alene A betale selvriskobeløbet. B hæfter ganske vist efter § 1 objektivt over for sin passager, men dette må i det foreliggende tilfælde være uden betydning for selvriskospørgsmålet. At skylden i kollisionstilfælde alene lægges på den ene motorfører forekommer ofte i praksis, f. eks. i bytrafik, hvor det ene af motorkøretøjerne har vigepligt.

Dette vil sige, at reglen i § 4, som bortset herfra kan give anledning til en vis kritik, jfr. ovenfor, begrænser reglen i § 9 på en rimelig måde.

Udenfor de skadetilfælde, der omfattes af § 4 (og § 5), kan selvriskoreglen imidlertid i visse tilfælde give anledning til alvorlig betænkelighed, nemlig i de tilfælde hvor der pålægges ansvar uden skyld, og specielt hvor reglen i § 3 om egen-skyld samtidig skal anvendes.

Særlig i den koncentrerede bytrafik vil der forekomme situationer, f. eks. kollision mellem en bilist og en cyklist, hvor motorføreren efter almindelige erstatningsregler ikke kan anses at have skyld i den skete skade.

Hvis i et sådant tilfælde cyklisten f. eks. uagtsomt er kørt bag ind i en bil, der forsigtigt bremses op ved en fodgængerovergang, vil erstatningsspørgsmålet — der forudsættes at være sket skade på begge sider — eventuelt blive ordnet således, at skaden på bilen, der er kaskoforsikret, må bæres af bilisten (bonustab) - efter f. a. 1. § 25 — at cyklisten samtidig vil få fuld erstatning, hvis det ikke kan bevises, at han har udvist mere end »ringe« uagtsomhed, og denne erstatning skal efter reglen i § 9 betales - indtil 200 kr. - af bilisten personligt, og selv om cyklisten må antages at have udvist

ret betydelig uagtsomhed, vil han jo normalt efter reglen i § 3 i hvert fald få delvis erstatning, og selvrisikoreglen træder da også i funktion.

Efter de gældende erstatningsregler er der mulighed for at godtgøre, at en skade ikke kunne være afværget af en motorfører, og man er endvidere ikke tvunget til at se bort fra en vis egenskyld hos skadelidte. Herved udelukkes erstatning i tilfælde, hvor det i hvert fald ville være urimeligt at gøre nogen personlig ansvarlig. Den objektive erstatningsregel i udkastets § 1 kombineret med egenskyldsreglen i § 3 vil imidlertid på et, ganske vist begrænset område bevirke, at selvrisikoreglen i § 9 ikke med rimelighed kan anvendes.

De anførte betragtninger må formentlig, inden der eventuelt lovgives herom, føre til yderligere overvejelse af, hvorledes en selvrisikoregel, der sikkert vil have præventiv betydning, bør formuleres.

Mit standpunkt til udvalgets forslag som helhed er — som det fremgår af det ovenfor udviklede — at jeg ikke kan tiltræde det, idet jeg må tage afstand fra den foreslåede forsikringsordning og fra reglerne i §§ 3 og 4.

Som et forsøg på fra min side at samarbejde det foreliggende lovudkast og de af mig anførte betragtninger og på iøvrigt at simplificere forslaget er udarbejdet det som bilag 1 (side 94) aftrykte lovudkast (svarende til reglerne i kapitel 1—3 i udvalgets forslag), idet dog den af mig over for selvrisikoreglen på et enkelt område rejste kritik ikke har fundet udtryk i udkastet.

2. Et mindretal (Lærkes) ønsker at gøre følgende bemærkninger:

Den faktiske baggrund for udarbejdelsen af den nugældende regel om erstatning og tvungen forsikring, der, som foran nævnt, blev givet ved en lov af 1. juni 1927, var helt forskellig fra den nuværende. Motorkørslen befandt sig i tyverne, da reglen forberedtes, endnu på barnestadiet. Som led i landets transportmaskineri betragtedes den nærmest med et overbærende skuldertræk. Banerne ansås for den alt dominerende faktor, se f. eks. motiverne til lov om omnibus- og fragtmandskørsel nr. 170 af 4. juli 1927. Persontransporten med individuelle motorkøretøjer opfattedes snarest som en bekvemmelighed for en bedrestillet del af befolkningen. I landbruget var bilismen så at sige

ukendt. Landbrugerne var stærkt imod udviklingen af motorkørslen. Om erstatning af hesten i landbruget var der endnu slet ikke tale. Det ses af den foran nævnte lovgivning, at trafikmyndighederne end ikke var indstillet på en voldsom udvikling af motorkørslen.

Det falder ikke tungt at forstå, at man ved udarbejdelsen af reglerne om erstatning for skade, forvoldt ved motorkørsel, næsten alene har været tilbøjelig til at hæfte sig ved det konkrete skadetilfælde og samfundets interesse i at sikre de skadelidte erstatning. Noget hensyn til motorkørselens økonomi har under de omstændigheder ikke været påtrængende.

Ved fastsættelse af en ny lovregel i dag om erstatning og forsikringsdækning af erstatningskravene stiller de faktiske forhold sig helt anderledes. Der er i mellemtiden gennemført så at sige en trafikrevolution. Til belysning af udviklingen anføres en tabel over motorparkens udvikling fra 1920 til udgangen af 1955 samt nogle hovedresultater af en af Statistisk Departement i 1953 gennemført transportundersøgelse, der viser, at motorkørslen allerede i 1953 udførte to trediedele af den samlede godstransportpræstation: (se næste side).

For transportarbejdet med omnibusser og personbiler foreligger endnu ingen officiel opgørelse, men i store træk vil resultatet formentlig ikke divergere meget fra resultatet af den foran nævnte undersøgelse vedrørende gods-transporten. Vejtransporten er med andre ord blevet en meget betydelig faktor i produktionen, hvori jo transport indgår i alle led og med en ikke ubetydelig andel i de samlede produktionsomkostninger. Dertil kommer, at der efter alle sagkyndiges opfattelse endnu forestår en meget væsentlig udvikling af vejtransporten.

Under disse omstændigheder forekommer det klart, at problemstillingen for lovgivningsmagten er en anden end i 1927. Opgaven bliver vel en lignende som med hensyn til færdselslovens øvrige bestemmelser, nemlig at søge tilvejebragt normer, der bedst muligt afbalancerer de modstående interesser for samfundet: på den ene side at sikre trafikens og transportens mest muligt effektive, herunder mest økonomiske, udvikling, og på den anden side at begrænse risikoen i trafikken bedst muligt. Et tredje hensyn bliver at sikre dem, der alligevel lider skade i trafikken, passende erstatning, og endelig må samfundet være interesseret i, at heller ikke erstatningsbetalingerne medfører velfærdstab for de enkelte, der skal udrede erstatningerne.

| År | Personbiler (incl. sygebiler) | Hyre vogne + udlejnings- vogne | Omnibusser | Vare- og last- biler (incl. brandbiler) | Automobiler ialt |
|------|----------------------------------|--------------------------------------|------------|---|---------------------|
| 1920 | 11.594 | (..... 2.276 | | 3.787 | 17.657 |
| 1921 | 15.635 | 1.704 | 242 | 4.679 | 22.260 |
| 1924 | 35.140 | 2.002 | 805 | 9.836 | 47.783 |
| 1925 | 43.320 | 2.207 | 837 | 13.073 | 59.437 |
| 1927 | (..... 59.126 | | 920 | 15.548 | 75.594 |
| 1928 | 54.875 | 7.748 | 1.025 | 25.250 | 88.898 |
| 1929 | 61.078 | 8.160 | 1.104 | 27.958 | 98.300 |
| 1930 | 69.827 | 8.714 | 1.163 | 30.620 | 110.324 |
| 1931 | 76.155 | 9.085 | 1.247 | 33.851 | 120.338 |
| 1932 | 74.965 | 8.294 | 1.146 | 32.916 | 117.321 |
| 1933 | 76.080 | 8.228 | 1.200 | 34.040 | 119.548 |
| 1934 | 80.159 | 8.130 | 1.277 | 35.987 | 125.553 |
| 1935 | 83.997 | 8.001 | 1.359 | 37.242 | 130.599 |
| 1936 | 87.728 | 7.850 | 1.510 | 38.379 | 135.467 |
| 1937 | 93.621 | 7.927 | 1.566 | 39.914 | 143.028 |
| 1938 | 100.411 | 8.061 | 1.621 | 40.685 | 150.778 |
| 1939 | 109.040 | 8.433 | 1.484 | 43.540 | 162.497 |
| 1940 | 5.028 | 3.668 | 1.028 | 22.278 | 32.002 |
| 1941 | 5.983 | 3.665 | 732 | 23.379 | 33.759 |
| 1942 | 6.041 | 3.665 | 731 | 22.654 | 33.091 |
| 1943 | 6.068 | 3.465 | 864 | 20.867 | 31.264 |
| 1944 | 6.799 | 2.314 | 920 | 20.257 | 30.290 |
| 1945 | 42.583 | 4.391 | 926 | 27.358 | 75.258 |
| 1946 | 94.442 | 5.740 | 1.378 | 40.269 | 141.829 |
| 1947 | 98.385 | 5.951 | 1.772 | 46.740 | 152.848 |
| 1948 | 102.035 | 6.692 | 2.241 | 55.382 | 166.350 |
| 1949 | 105.238 | 6.554 | 2.592 | 54.810 | 169.194 |
| 1950 | 111.898 | 6.174 | 2.719 | 58.677 | 179.468 |
| 1951 | 115.881 | 6.385 | 2.635 | 64.387 | 189.288 |
| 1952 | 126.700 | 6.200 | 3.025 | 72.600 | 208.525 |
| 1953 | 150.900 | 6.900 | 3.173 | 81.800 | 242.773 |
| 1954 | 184.300 | 9.400 | 3.268 | 93.300 | 290.268 |
| 1955 | 210.841 | 9.943 | 3.303 | 100.078 | 324.165 |
| 1956 | ca. 240.000 | ca. 10.000 | ca. 3.400 | ca. 107.000 | ca. 360.400 |

Samlet godstransport 1953

| Gods- og varetransport | Godsmængde | | Tonkilometer | |
|--|------------|------|--------------|------|
| | 1000 tons | pCt. | 1000 ton/km | pCt. |
| Last- og varevogne : | | | | |
| Transport for egen regning | 61.775 | 50 | 1.070.174 | 30 |
| Transport for fremmed regning | 51.642 | 42 | 1.251.077 | 35 |
| Last- og varevognstransport ialt . . . | 113.417 | 92 | 2.321.251 | 65 |
| Jernbanetransport : | | | | |
| Statsbanerne | 7.951 | 7 | 1.200.675 | 34 |
| Privatbaner. | 1.767 | 1 | 36.974 | 1 |
| Jernbanetransport ialt | 9.718 | 8 | 1.237.649 | 35 |
| Tilsammen gods- og varetransport | 123.135 | 100 | 3.558.900 | 100 |

Hensynet til motorkørlens effektivitet.

Det følger efter min opfattelse af denne problemstilling, at det principielt ikke kan være rigtigt at pålægge motorkørlens udgifter til at dække skader udover, hvad den efter den almindelige erstatningsregel skulle bære som sin naturlige samfundsmæssige omkostningsandel. En udvidelse af erstatningsgrundlaget af sociale hensyn vil, som også anført af udvalgets flertal under bemærkningerne om egenskyld, for samfundet være en fejlkontering af udgifter. Ved at lægge kunstige byrder på vejtransporten mistes oversblikket over valget af det mest rationelle transportsystem for samfundet, ligesom jo i hvert fald eksporterhvervene direkte vil føle omkostningsforøgelsen, uden at de kan tage sig betalt i afsætningsprisen, således at konkurrenceevnen svækkes. For den øvrige produktion bliver der i det omfang, man gennem lovgivningen om erstatning og tvungne forsikring pålægger motorfærdslen uvedkommende sociale udgifter, tale om beskatning af en produktionsfaktor; den del af bilparken, der ikke medvirker i produktionen, er ikke tungtvejende. Det fremgår måske tydeligst deraf, at der til drift af personbilerne kun medgår en lille trediedel af det motorbrændstof, der årligt forbruges til vejtransporten her i landet.

Men selv om udgifterne således i et vist omfang bredes ud gennem varepriserne, er det dog ganske usikkert om denne måde at inddrive udgifterne ved sociale foranstaltninger er rationel.

Det er derfor efter min mening ikke ganske sikkert, at udvalgets flertal har ret i den foran, side 16, anførte bemærkning, at der ikke kunne være tale om at lempe ansvarsgrundlaget for motorkørlens. Den gældende lovregel og den udformning, den har fået gennem domstolens strenge krav til beviset, har utvivlsomt medført, at det allerede nu er pålagt motorkørlens at erstatte en stor del af de øvrige trafikantgruppers skader opgjort efter den almindelige erstatningsregel.

Det er muligt, at den bevisnød, der erfaringsmæssigt gør sig gældende i sager om færdselsulykker, i forbindelse med det praktiske synspunkt, at en ansvarsforsikringsordning let lader sig administrere for de indregistrerede motor køretøjer, fra en samfundsbetragtning må føre til, at man alligevel bevarer en særlig bevisbyrderregel i motorerstatningslovgivningen, men hermed må genoprettelsessynspunktet også have fået, hvad der tilkommer det, og begrundelsen

for et videre ansvar end den almindelige erstatningsregel være udtømt.

Der kunne snarere være grund til at indskærpe, at den omstændighed, at der er forsikringsdækning bag de motorkørendes erstatningsansvar ikke i de konkrete tilfælde må lede domstolene til ud fra *sociale hensyn* at lade sig friste til at *konstruere* skyld hos motorføreren eller at lukke øjnene for egenskyld hos skadelidte.

Det er klart, at jeg efter det foran udviklede ikke kan tiltræde en skærpe af erstatningsreglerne - og *altså ikke tiltræde flertallets forslag om at give ret til erstatning for hændelig skade* (udkastets § 1), og *ej heller forslaget i udkastets § 3 om, at der skal ses bort fra egenskyld hos skadelidte, selv om han kun har udvist ringe uagtsomhed*.

Det forekommer mig iøvrigt, at flertallets argumentation foran side 20 fører til samme resultat.

Jeg føler mig ikke overbevist om, at den præmieforhøjelse, der vil blive følgen af forslagene, vil blive så uvæsentlig som forudsat. Særlig på længere sigt vil løsrivelsen fra skyldbegrebet, når det gælder motorføreres ansvar, men ikke andres, sammenholdt med egenskyldreglen, let føre mere og mere i retning af den opfattelse, som flertallet argumenterer imod (Ussing-Stang-Strahl) og herved også påvirke erstatningsudmålingen. Dertil kommer, at de i udkastet foreslåede forhøjelser af maksimumsbeløbene for personskader til meget betydelige beløb vil virke i retning af højere erstatningsniveau - og *det samlede resultat altså blive væsentlig højere forsikringsudgifter*.

I hvert fald er det næppe længere rigtigt at fremhæve interessekriteriet som begrundelse for en regel om objektivt ansvar. Interesse i motortransporten, vejtransporten, har hele samfundet og alle dets medlemmer. Ikke et eneste produkt, der bringes i handelen, er upåvirket af omkostningerne ved motorkørlens.

Hensynet til at afværge ulykker.

Indledningsvis bemærkes, at samfundets tab ved færdselsulykker for nylig med udgangspunkt i ansvarsforsikringssekskabernes skadesopgørelser er vurderet til 150 mill. kr. årligt - altså et endeligt tab for samfundet, uanset hvorledes det fordeler sig på individerne.

Den af udvalgets flertal foreslåede forsikringsordning, der i sit oplæg i virkeligheden sigter på en almindelig færdselsulykkesforsikring, fremtræder i det endelige udkast som en

ansvarsforsikring for motorførere, kombineret med en trafikulykkesforsikringsordning for andre trafikanter, betalt af motorkørslen. I det omfang, hvori forsikringen er en ulykkesforsikring, nemlig for så vidt forsikringspligten går videre end det personlige ansvar efter den almindelige erstatningsregel, tilgodeser den kun de *ikke*-motorkørende. De, der betaler forsikringen, vil ikke opnå dækning for deres hændelige skader i trafikken (sammenstødsreglen i udkastets § 4) og vil heller ikke kunne opnå, at der ses bort fra deres egen mindre væsentlige skyld (§ 4, jfr. § 3).

Bortset fra, at disse forhold vil virke stødende for den almindelige retsopfattelse, vil samfundets interesse i genoprettelse af lidte tab for de enkelte ofre for ulykkerne kun for en del imødekommes ved forslaget - og *denne del vil med stigende motorfærdsel være faldende*.

Jeg henleder i denne forbindelse opmærksomheden på, at af antallet af samtlige tilskadekomne ved færdselsuheld var i 1952 ca. 35 % motorførere eller passagerer i motorkøretøjer. De tilsvarende tal for 1953 og 1954 var 41 % og 51 %. Af de ved trafikulykkerne dræbte var i 1953 og 1954 henholdsvis 41 % og 49 % motorførere eller passagerer i motorkøretøjer. (Statistiske meddelelser 1955: Færdselsuheld 1953 - og samme 1956: Færdselsuheld 1954). Udkastet vil altså næppe nå sin hensigt med hensyn til genoprettelsessynspunktet.

Men efter min opfattelse vil det være lidet egnet til at afværge ulykker. Den præventive funktion af erstatningsreglen bliver endnu mere forstyrret end efter den gældende lov.

Som af dommer Bertelsen fremhævet vil den foreslåede ordning af forsikringsforholdet og den personlige hæftelse gøre retsanvendelsen meget indviklet. Men for den læge mand vil ordningen være komplet uforståelig. For den menige mand er ansvarsbegrebet — både til straf og erstatning - uløselig knyttet til skyldbegrebet. I det omfang han ikke straffes, vil der efter udvalgets forslag ikke konstateres ansvar imod ham, og det vil derefter være ham aldeles uforståeligt, at hans »ansvarsforsikring« skal holde for.

En sådan træden på folks retsbegreber kan næppe undgå at føre til despekt for retten, for loven. *Præventionen vil mistes hos de motorkørende*, i hvert fald når der er forsikringsdækning.

Udvalgets flertal har indset dette og derfor suppleret udkastet med et forslag om selv-

risiko for 200 kr. af enhver skade, der omfattes af forsikringen (§ 9).

En sådan bestemmelse ville måske kunne forbedre præventionen under en lovgivning, der gik ud fra culpa-synspunktet. Men som tillæg til en regel om objektivt ansvar vil den formodentlig kun styrke lægmandens despekt for loven. Reglen ville blive opfattet som en strafferegel og, når skyld ikke konstateres, virke lige så urimelig og uforståelig for menigmand, som det i dag er for ham, at han på grund af reglen i F.A.L., § 25, skal miste sin bonus, når en anden part har hele skylden for en skade på hans vogn. Blot vil disse nye tilfælde blive meget talrige.

For andre trafikant grupp er, som er undergivet den almindelige erstatningsregel, vil de udvidelser af motorførernes ansvar, som indeholdes i udkastet, derudover bevirke, at erstatningsreglens præventive virkning forsvinder. De kan i næsten alle tilfælde regne med, at motorføreren har »skylden« i populær forstand.

Det er heroverfor anført (Ussing), at den præventive virkning af erstatningsreglen i denne forbindelse er uden betydning; faren for liv og lemmer og straffetruslen er nok. Dette stemmer ikke med erfaringerne fra praksis. I uhyggeligt mange tilfælde udfordrer cyklister og fodgængere skæbnen helt ubegribeligt - i tryk forvisning om, at motorføreren skal tage sig i agt, thi ansvaret er hans — ofte i ren uvidenhed om, hvad motorføreren er i stand til at præstere fysisk eller af hensyn til den øvrige færdsel. Denne mentalitet vil understøttes af de foreslåede regler (objektivt ansvar, reglen om egenskyld) og vil være i afgjort strid med færdselslovens øvrige reglers (og den officielle færdselspropagandas) bestræbelser for at mobilisere alle færdselskategorier til at medvirke til at nedbringe antallet af ulykker.

Hensynet til genoprettelse af de lidte tab.

Som foran side 37 anført anser jeg dette hensyn for sekundært i forhold til samfundets interesse i med bevarelsen af størst mulig effekt af motortransporten at hindre færdselsulykker.

Såfremt den almindelige erstatningsregel suppleres med en bevisregel som den gældende lovs og en bestemmelse om, at motorkørslen selv bærer ansvar for fejl ved materiellet, mener jeg, at hensynet til de skadelidte ikke kan føre videre - forudsat at erstatningskravene sikres ved en obligatorisk ansvarsforsikring. Denne forsikring sikrer endelig skadevolderen imod økonomisk ruin.

V.

Flertallets lovudkast.

UDKAST TIL LOV OM ERSTATNING AF SKADE FORVOLDT VED BRUG AF MOTORDREVET KØRETØJ

el

Erstatning fra det skadevoldende køretøjs forsikring.

Stk. 1. Skade på person eller ting, som voldes ved et motordrevet køretøjs brug som køretøj, skal erstattes af det forsikringssselskab, i hvilket køretøjet efter reglerne i kapitel 3 er forsikret, selv om ingen har skyld i skaden.

Stk. 2. Om skadelidtes ret til erstatning gælder, for så vidt ikke andet er bestemt, dansk rets almindelige regler.

o 2.

Erstatning efter denne lovs regler kan ikke kræves

- 1) for skade på køretøjet eller på ting, der beføres med dette, bortset fra klæder, personlige ejendele og håndbagage, som nogen har på sig eller med sig under kørselen, og som beskadiges i forbindelse med personskade eller skade på køretøjet.
- 2) for skade på person eller ting, der rammer den, som fører køretøjet.
- 3) for skade på person eller ting, som rammer køretøjets ejer eller bruger, selv om han ikke fører køretøjet.

§ 3.

Stk. 1. Har skadelidte forsætligt eller uagtsomt medvirket til skaden, kan erstatningen, bortset fra tilfælde, hvor der kun er udvist ringe uagtsomhed, nedsættes eller bortfalde. Ved afgørelsen heraf lægges vægt på det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt.

Stk. 2. Er skaden sket, medens skadelidte lod sig befordre med køretøjet, skønt han måtte

forstå, at besiddelsen var opnået ved en forbrydelse, eller at køretøjet anvendtes i forbindelse med en forbrydelse, har han kun krav på erstatning, såfremt og i det omfang særlige grunde taler derfor.

§ 4.

Stk. 1. Volder et motordrevet køretøj skade på et andet motordrevet køretøj eller et køretøj, der løber på skinner, eller på person eller gods, som beføres dermed, udredes erstatning kun, såfremt skaden skyldes uforvarsligt forhold hos ejeren, føreren eller nogen i køretøjet, mangler ved køretøjet, eller at køretøjet iøvrigt er ført, anbragt eller på anden måde brugt i strid med de gældende færdselsregler.

Stk. 2. Foreligger der også på den side, hvor skaden er sket, forhold som nævnt i stk. 1, afgør retten under hensyn til det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes, således at der alene hæftes for dette beløb.

Volder et motordrevet køretøj, der holder stille, skade, uden at det sker i tilslutning til køretøjets standsning eller igangsætning, kan erstatning kun kræves, når skaden skyldes forhold som nævnt i § 4.

§ 6.

Stk. 1. Erstatning for personskade kan, uanset om flere køretøjers forsikringssselskaber hæfter for skaden, ikke overstige 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person.

Stk. 2. Erstatning for tingsskade forvoldt ved

en enkelt begivenhed kan ikke overstige 50.000 kr. for hvert skadevoldende køretøjs forsikring.

Stk. 3. Forslår det i stk. 2 nævnte beløb ikke til dækning af flere personers erstatningskrav, nedsættes kravene forholdsmæssigt. Krav, som er dækket ved anden forsikring, fyldestgøres ikke, før de øvrige krav er dækket. Den, der ikke inden 1 måned efter den skadevoldende begivenhed underretter køretøjets forsikrings-selskab om, at han vil rejse erstatningskrav, har, når erstatning er betalt til dækning af anden skade, kun krav på fyldestgørelse af den resterende del af forsikringssummen.

Stk. 4. Udover de anførte forsikringssummer er selskabet pligtig at betale renter og sags-omkostninger.

Stk. 1. Volder et motordrevet køretøj, der i strid med denne lovs kapitel 3 ikke er forsikret, skade, kan skadelidte kræve erstatning efter foranstående regler af den, der har undladt at opfylde forsikringspligten, eller som førte køretøjet, da skaden forvoldtes, vidende om, at lovpligtig forsikring ikke forelå. Ansvarret kan dog efter rettens bestemmelse nedsættes eller bortfalde, når der foreligger undskyldende omstændigheder.

Stk. 2. I det i stk. 1 nævnte tilfælde har samtlige forsikringsselskaber, der er anerkendt efter denne lov, pligt til i forening at dække skaden, som hvor foreskrevet forsikring foreligger. Dette gælder dog ikke skade, som køretøjet volder nogen, medens han befordres dermed vidende om, at foreskrevet forsikring for køretøjet ikke foreligger, og ej heller skade, der voldes af traktor.

Stk. 3. Er personskade forvoldt af et ukendt motordrevet køretøj, er de anerkendte forsikringsselskaber forpligtet til i forening at dække skaden og eventuel skade på klæder og personlige ejendele, som den skadelidte havde på sig, i samme omfang, som denne skulle dækkes af et forsikringsselskab, hvis det skadevoldende køretøj var kendt, og foreskrevet forsikring forelå.

Stk. 4. For beløb, som forsikringsselskaberne i medfør af disse regler har udredet til skadelidte, indtræder de i skadelidtes krav i anledning af skaden.

Kapitel 2.

Personligt ansvar og regres.

§ 8.

Stk. 1. Reglerne i §§ 3, stk. 1, og 4, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse på det personlige ansvar, som efter almindelige erstatningsregler kan pålægges køretøjets ejer, bruger, fører og passagerer for skade, der kan kræves erstattet efter reglerne i kapitel 1.

Stk. 2. Har den pågældende ikke forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed, kan der ikke pålægges ham erstatningsansvar, der ikke er dækket af den i kapitel 1 omhandlede forsikring. Er skaden ikke forvoldt med forsæt, og vil det fulde ansvar ramme den pågældende uforholdsmæssig hårdt, afgøres det under hensyn til omstændighederne, hvor vidt hans ansvar skal række udover de i § 6 fastsatte begrænsninger.

Stk. 3. Har skadelidte undladt at anmelde sit krav til forsikringsselskabet i henhold til § 6, stk. 3, og derved helt eller delvis mistet sin ret mod selskabet, fortabes retten til erstatning hos den personligt ansvarlige i tilsvarende omfang.

§ 9.

Stk. 1. Ejeren (brugeren) bærer i forhold til forsikringsselskabet selv risikoen for de første 200 kr. af den skade, der voldes ved enhver af forsikringen omfattet begivenhed. Forsikringsselskabet er pligtig at inddrive dette beløb hos den pågældende.

Stk. 2. Forsikringsselskabet har regres mod køretøjets ejer eller fører eller en deltager i dettes brug, såfremt han enten har forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed eller har opnået besiddelsen af køretøjet ved en forbrydelse eller deltog i brugen, skønt han måtte forstå, at besiddelsen var opnået ved en forbrydelse. Forsikringsselskabet har endvidere regres mod føreren, såfremt han, da skaden forvoldtes, var påvirket af spiritus i et sådant omfang, at han var ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Har han ikke forvoldt skaden med forsæt, og vil ansvaret ramme ham uforholdsmæssig hårdt, eller findes det iøvrigt efter omstændighederne rimeligt, kan regreskravet dog nedsættes eller endog helt bortfalde.

Stk. 3. Det er forbudt at dække det i stk. 1 og 2 hjemlede regresansvar ved forsikring.

Stk. 4. Selskabet kan ikke fraskrive sig den i stk. 1 og 2 hjemlede regresret, men kan forbeholde sig videregående regresret, for så vidt det er foreneligt med forsikringsaftalelovens regler. Bestemmelsen i stk. 2, sidste punktum, finder tilsvarende anvendelse.

Kapitel 3.

Forsikringspligt m. v.

§ 10.

Stk. 1. Til dækning af erstatningskrav efter reglerne i denne lovs kapitel 1 skal ejeren af ethvert motordrevet køretøj, der skal registreres eller godkendes af det offentlige i et af justitsministeriet anerkendt forsikringsselskab tegne forsikring og holde denne i kraft.

Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer skal sådan forsikring tegnes og holdes i kraft af den, som bruger køretøjet eller lader det bruge på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

Stk. 3. Føreren af en cykle med hjælpemotor skal under kørselen til enhver tid på forlangende af politiet ved forevisning af præmiekvittering godtgøre, at foreskreven forsikring er tegnet og holdt i kraft.

§ 11.

Køretøjer, der tilhører danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner, er fritaget for forsikringspligt. Køretøjer tilhørende fremmede stater, internationale organisationer eller danske kommuner kan af justitsministeriet fritages for forsikringspligt. Foreligger forsikring herefter ikke, hæfter den danske stat eller vedkommende kommune over for de erstatningsberettigede ligesom et forsikringsselskab ved lovpligtig forsikring og har, når erstatning er betalt, over for andre, der har pligt til at erstatte skaden, samme ret til dækning, som et forsikringsselskab ville have.

§ 12.

Jutitsministeren fastsætter de nærmere regler for forsikringspligtens gennemførelse, herunder for motordrevne køretøjer fra udlandet, der midlertidigt benyttes her i landet, samt for anerkendelse af forsikringsselskaber.

§ 13.

Præmier for lovpligtig forsikring og regreskrav efter § 9, stk. 1, kan i mangel af rettidig betaling inddrives ved udpantning. Undladelse af at betale det i § 9, stk. 1, omhandlede beløb medfører samme retsvirkning som undladt præmiebetaling.

§ 14.

Stk. 1. Ophører en forsikringsaftale, skal forsikringen vedblive at gælde i forhold til de erstatningsberettigede, indtil anden forsikring træder i kraft, dog højst til der er forløbet 1 måned, efter at aftalen er ophørt og politiet underrettet derom.

Stk. 2. Over for de erstatningsberettigede hæfter selskabet, selv om det på grund af forsikringstagerens eller trediemands forhold ikke var forpligtet til at holde en ansvarlig person fri for ansvar.

Stk. 3. Forsikringsaftalelovens kapitel 1 og 2 A og E finder med de af denne lov følgende ændringer anvendelse på den her omhandlede forsikring.

Kapitel 4.

Forskellige bestemmelser.

§ 15.

Når krav på erstatning i henhold til denne lov ikke fremsættes over for et motordrevet køretøjs ejer eller vedkommende forsikringsselskab inden 6 måneder, efter at den, der har kravet, har fået kundskab om skaden og om, mod hvem kravet kan rettes, bortfalder dette, medmindre det kan støttes på almindelige erstatningsregler.

§ 16.

Har køretøjets ejer eller fører bopæl eller fast ophold her i landet, kan den, der har ret til erstatning efter denne lov, ikke anlægge selvstændig sag mod forsikringsselskabet, medmindre sag, under hvilken tiltale er rejst mod køretøjets ejer eller fører, er endelig afgjort, eller han ved erklæring fra vedkommende politimester godtgør, at tiltale ikke vil blive rejst.

§ 17.

Stk. 1. Rejses tiltale for nogen lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter

denne lov, skal der gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning. Opnås der ikke forlig om erstatningen, skal erstatningspåstandene påkendes under sagen, selv om straf ikke pålægges tiltalte, jfr. dog stk. 2. Påkendelse af den eller de nedlagte erstatningspåstande kan ske før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf.

Stk. 2. I særlige tilfælde, hvor erstatningskravet angår materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan retten, efter at forlig forges er prøvet, nægte kravets forfølgning under straffesagen. Rettens beslutning herom er genstand for kære.

Stk. 3. Det forsikringselskab, i hvilket der er tegnet forsikring for det af tiltalte benyttede motordrevne køretøj, eller den, som i henhold til § 7 eller § 11 hæfter for den ved køretøjets brug forvoldte skade, bliver for erstatningsspørgsmålets vedkommende at betragte som part og skal med varsel efter retsplejelovens § 174 som til vidner i straffesager tilsiges til ethvert retsmøde, jfr. dog retsplejelovens § 166. Er dom afsagt, har de pågældende, der er udeblevet under sagen, ret til at begære sagen genoptaget efter reglerne i retsplejelovens §§ 373-376. Under den genoptagne sag kan den ved dommen truffene afgørelse af erstatningsspørgsmålet også ændres for tiltaltes eller forsikringstagerens vedkommende.

Stk. 4. Når erstatningsspørgsmålet påkendes under sagen, kan retten i overensstemmelse med reglerne i retsplejelovens kapitel 30 pålægge rettergangsbøder og sagsomkostninger.

§ 18.

Stk. 1. Påankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, skal enhver, der for erstatningsspørgsmålets vedkommende har været part i den indankede sag, tillige anses som part under anken, for så vidt erstatningsspørgsmålet tages under påkendelse i ankeinstansen, jfr. retsplejelovens § 995.

Stk. 2. Enhver, der, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, har været part i sagen, kan påanke dette efter reglerne i retsplejelovens § 996. Sagen udgår ikke til skriftlig behandling, selv om en eller flere af de indstævnte udebliver.

Stk. 3. I henseende til anke er en i medfør af § 17, stk. 1, sket særskilt påkendelse af er-

statningspåstanden at betragte som en selvstændig dom.

§ 19.

Stk. 1. Sammen med erstatningsspørgsmålet skal retten af egen drift påkende spørgsmålet, om og i hvilket omfang forsikringselskabet efter udredelse af erstatning har regres i medfør af § 9, stk. 2. På grundlag af en dom, der anerkender sådan regres, kan der foretages eksekution for regresbeløbet i det omfang, hvori forsikringselskabet godtgør at have betalt den ved dommen pålagte erstatning.

Stk. 2. Pålægges der ved dommen flere motordrevne køretøjers ejere, førere og forsikringselskaber ansvar for samme skade, bliver det efter påstand ved dommen at afgøre, om og i hvilket omfang de for hvert enkelt køretøj erstatningspligtige i forhold til de øvrige skal bære erstatningen.

Stk. 3. Reglerne i §§ 17 og 18 finder tilsvarende anvendelse på de i stk. 1 og 2 omhandlede afgørelser.

§ 20.

Erstatning for arbejdsudygtighed og for tab af forsørger kan fastsættes til enten et løbende underholdsbidrag eller til en sum een gang for alle.

§ 21.

Krav på erstatning for fremtidig arbejdsudygtighed eller for tab af forsørger kan ikke overdrages eller gøres til genstand for kreditorfølgning. Fastsættes sådan erstatning til en sum een gang for alle, kan retten bestemme, at beløbet skal undrages kreditorernes forfølgning ved at båndlægges efter justitsministeriets nærmere bestemmelse.

§ 22.

Den, som ikke opfylder en ham ved denne lov pålagt pligt til at tegne forsikring for et motordrevet køretøj, eller som fører et køretøj vidende om, at sådan forsikring ikke foreligger, straffes med bøde.

Kapitel I.

Lovens område og ikrafttræden.

§ 23.

Stk. 1. Ved motordrevet køretøj forstås i

denne lov enhver indretning, der med motor som drivkraft kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsynet med hjul, bæltter, valser, meder eller andet.

Stk. 2. Til motordrevne køretøjer henregnes ikke luftfartøjer eller køretøjer, der er indrettet til at føres af gående.

Stk. 3. Køretøjer, der efter deres beskaffenhed frembyder ringe fare, kan af justitsministeren ved bekendtgørelse undtages fra lovens regler.

§ 24.

For skade voldt af motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes af det offentlige, gælder denne lov kun, når skaden er voldt på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel. For cykler med hjælpe-motor gælder denne begrænsning dog ikke.

§ 25.

Denne lov gælder ikke for skade forvoldt under motorløb, der afholdes på afspærret bane.

§ 26.

Stk. 1. Denne lov, der ikke gælder for Færøerne og Grønland, træder i kraft den Samtidig ophæves kapitel VII i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955.

Stk. 2. Fra lovens ikrafttræden ændres de forinden tegnede ansvarsforsikringer for motordrevne køretøjer i overensstemmelse med lovens regler. De ældre policer behøver ikke at forsynes med påtegning herom.

Stk. 3. De anerkendte forsikringsselskaber er berettiget til fra samme tidspunkt at forhøje forsikringspræmien, uden at forsikringstageren derved opnår ret til i strid med forsikringsaftalen at udtræde af forsikringsforholdet.

VI.

Bemærkninger til foranstående lovudkast.

77/ § 1.

Bestemmelsen, der svarer til færdselslovens § 65, stk. 1, 1. og 3. punktum, og stk. 2, 3, 5 og 6, indeholder i stk. 1 dels en afgrænsning af lovens område og dels hovedreglen om skadelidtes krav på erstatning fra det forsikrings-selskab, hvori køretøjet er forsikret.

De hidtidige bestemmelser i færdselslovens § 65 om erstatning for skade voldt af motor-køretøjer gælder kun skade voldt ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld eller ved en i motor eller beholder opstået eksplosion eller brand, eller ved at vejfarende heste bliver sky. En yderligere begrænsning følger af færdselslovens § 1, hvor-efter lovens bestemmelser kun gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Der har mellem de nordiske lande været enighed om, at det bør tilstræbes, at erstatnings-reglerne får samme anvendelsesområde i hvert af landene, og der har også stort set været enighed om, hvilke tilfælde loven burde omfatte. Det har imidlertid ikke været muligt på grund af forskel i sprogbrug at finde en ensartet formulering, som angiver lovens afgrænsning. Dette har man dog ikke tillagt større vægt.

Det danske udvalg foreslår, at udkastet skal omfatte skader voldt ved et motordrevet køre-tøjs brug som køretøj. En tilsvarende generel bestemmelse var foreslået i justitsministeriets udkast af 1940. At anvende den hidtidige kasuistiske afgrænsning har man ikke fundet ønskeligt, da denne efter sin ordlyd næppe omfatter alle skader, der har forbindelse med kørslen. Den ændrede affattelse vil på grund af den vide fortolkning af den gældende bestem-melse, jfr. herom foran side 9, næppe medføre større ændringer i praksis. Begrebet motor-drevet køretøj er defineret i § 23. Det finske og det svenske udkast anvender udtrykket »som følge af motorkøretøjs brug i trafik«, hvilket

skal svare til det danske udtryk, medens det norske udvalg foreslår en negativ afgrænsning, der udelukker lovens anvendelse, når skaden voldes ved, at køretøjet »bruges til andet for-mål end som køretøj«.

Samtidig foreslår man, at de særlige bestem-melser også skal gælde for skader voldt uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel, dog kun hvis skaden er voldt af et køretøj, der skal registreres eller godkendes af det offentlige, eller af en cykle med hjælpemotor. Det er ud-valget bekendt, at ansvarsforsikringsselskaberne allerede nu dækker skader, som forsikrede køre-tøjer har voldt på gårdspladser og andre om-råder, der næppe kan anses for åbne for al-mindelig færdsel, såfremt der er ansvar for skaden efter almindelige erstatningsregler. Den reelle udvidelse vil derfor alene være, at an-svaret vil indtræde uden hensyn til skyld fra førerens side. En sådan udvidelse vil være i de skadelidendes interesse, og samtidig er det af betydning for den for motorkøretøjet ansvar-lige, at selskabets pligt til at dække skaden fast-slås i loven, i hvilken forbindelse det må be-mærkes, at de almindelige ansvarsforsikringer altid undtager ansvar for skade voldt af motor-køretøjer. For skade voldt af andre motor-drevne køretøjer uden for gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel, er undta-gelse gjort i § 24, hvortil henvises.

Voldt ved et motordrevet køretøjs brug som køretøj er enhver skade, der forårsages ved på-kørsel med køretøjet, uanset om motoren er i gang, eller køretøjet er i bevægelse med standset motor, således også skader voldt af en bil, der skubbes eller ruller i kraft af sin egen vægt eller af en motorcykle, der trækkes. Erstatnings-bestemmelserne gælder endvidere skade, der voldes ved, at køretøjet under kørslen slynger sten op fra vejen, at en del af et vognlæs slyn-ges af, eller at et hjul springer af. Dette er i hvert fald tilfældet, hvis skaden sker, fordi de pågældende genstande ved selve faldet volder

skade, eller ved at en umiddelbart efterfølgende trafikant kører imod det tabte. Skader, der indtræder, fordi andre trafikanter senere kører mod det tabte, eller det tabte (olie eller lignende) forårsager udskridning, vil også ofte være omfattet af reglerne, men der vil kunne foreligge egenskyld, som giver anledning til nedsættelse eller bortfald.

Erstatningsreglerne vil også omfatte skade, som tilføjes en passager ved, at han under kørslen kastes imod taget eller mod en rude eller slynges ud ad døren eller ned fra ladet. Hopper passageren selv af køretøjet i rimelig begrundet panik, kan den herved voldt skade falde ind under erstatningsreglen. Skader, der skyldes, at et køretøj ved sin kørsel trænger andre trafikanter ud i rabatten eller ind mod andre køretøjer eller tvinger dem til hasarde-rede manøvrer, som volder skade, må også anses for voldt ved et motordrevet køretøjs brug som køretøj og derfor omfattet af udkastet. Ligeledes skader, der skyldes kørsel med blændende lygter og skader, der er en følge af brand eller eksplosion i køretøjet. Der er ikke foreslået nogen udtrykkelig bestemmelse om erstatning for skade voldt ved, at heste bliver sky. Løber heste løbsk, fordi motorkøretøjet passerer for nær op ad hestene, frembringer særlig støj eller medfører genstande, som skræmmer dem, vil dette være omfattet af udkastet.

Udkastet er ikke begrænset til udprægede trafikskader, men omfatter f. eks. også, at en person får sin hånd i klemme i en vogndør, skærer sig på en rude, river sig på dele af køretøjet, snubler eller glider på trinbrættet eller rammes af en vogndør, der åbnes.

Uden for lovudkastets område falder skader, der ikke er en følge af køretøjets brug som køretøj. Dette gælder således skader, køretøjet volder, når det bruges som drivkraft for stationære anlæg, f. eks. et tærskværk eller en rundsav, eller hvor det bruges som udstillingsgenstand. Skade voldt ved, at et køretøj, der hejses ombord i et skib, styrter ned, falder ligeledes udenfor. Det samme gælder skade voldt af grabben på en gravemaskine, når den arbejder på en byggeplads. Skader indtruffet under almindelig læsning eller losning falder også uden for de særlige bestemmelser, medmindre skaden skyldes køretøjets indretninger eller dets placering i trafikken. Erstatning vil således ikke kunne kræves, hvis man under losningen taber en kasse eller, hvor føreren eller hans medhjælper hopper ned fra ladet og der-

ved volder skade på en forbipasserende. Derimod må det anses for omfattet af de særlige bestemmelser, hvis kranen på et køretøj til fare for trafikken svinges ud over vejbanen, eller hele læsset skrider sammen over vejen, men den nærmere afgrænsning må overlades til domstolene. Skade, som indtræffer under kørsel ind i eller ud af garage eller værksted, falder under udkastets bestemmelser. Det samme gælder skade, der opstår i tilknytning til sådan kørsel. Brand eller kulilteforgiftning, der voldes i garage under opvarmning af bilens motor, vil således være omfattet af udkastet. Muligvis vil også skade voldt af et køretøj, der kommer i bevægelse, kunne omfattes af de særlige bestemmelser, men på dette punkt mener udvalget, at den nærmere afgrænsning må løses gennem domstolenes praksis, i hvilken forbindelse det næppe kan være udelukket at lægge vægt på, om skaden rammer reparatøren og dennes folk eller en helt udenforstående. Andre skader, der sker, medens køretøjet er i garage eller på værksted, falder derimod uden for udkastet. Skaden menes her ikke at være voldt ved køretøjets brug som køretøj.

At skaden er voldt ved køretøjets brug som køretøj er ikke den eneste betingelse for, at udkastets regler kommer til anvendelse. Som en yderligere begrænsning foreslås det, at loven kun omfatter skade på person eller ting. Skade voldt ved brug af et køretøj til illoyal konkurrence og skade som følge af forsinkelse omfattes således ikke af de særlige regler. Krav på erstatning for slige skader må bedømmes efter dansk rets almindelige erstatningsregler, og erstatning kan ikke kræves udbetalt af forsikringen for køretøjet.

For skader, der herefter er omfattet af lovudkastet, foreslås der som hovedregel pålagt motorkøretøjets forsikringsselskab erstatningspligt uden hensyn til, om der foreligger skyld i forbindelse med køretøjets brug. Pligt til at udbetale erstatning vil således påhvile forsikringsselskabet også for rent hændelige skader. Om begrundelsen for denne udvidelse af pligten til at yde erstatning henvises til det ovenfor side 15 ff anførte. Undtagelse er gjort i § 4 med hensyn til skade på andre motordrevne køretøjer og personer og gods, som befordres dermed, og i § 5 med hensyn til skade voldt af parkerede køretøjer.

Pligten til at betale erstatning påhviler det forsikringsselskab, i hvilket køretøjet er forsikret. Da reglerne om forsikringspligt findes

i kapitel 3, er der indsat en henvisning til dette kapitel. Samme pligt påhviler ifølge § 7, stk. 1, den, der har undladt at tegne forsikring eller har brugt et forsikringspligtigt køretøj vidende om, at det ikke var forsikret, og ifølge § 11 den, der er fritaget for forsikringspligt.

I stk. 2 foreslås, at skadelidtes ret til erstatning skal bedømmes efter dansk rets almindelige erstatningsregler, hvis der ikke er givet særlige bestemmelser. Udvalget har fundet det nødvendigt at fastslå dette udtrykkeligt, da erstatningen som oftest udredes af et forsikrings-selskab og ikke er betinget af, at nogen er personlig ansvarlig for skaden. Det følger af henvisningen til de almindelige erstatningsregler, at skaden må være en ikke alt for fjerntliggende følge af køretøjets brug. Som eksempel kan nævnes, at personer, der ved at overvære et trafikuheld pådrager sig chock, vil være afskåret fra at få erstatning. Anderledes derimod, hvor den, der har pådraget sig chocket, selv har været i fare som følge af uheldet.

Udvalget foreslår endvidere, at de særlige bestemmelser i færdselslovens § 65, stk. 5, om erstatning for lidelse, lyde og vansir, forringet arbejdsevne, begravelsesudgifter og for tab af forsørger ophæves. Herefter bliver reglerne i ikrafttrædelseslovens § 15 anvendelige. Udvalget finder ikke grund til på dette punkt at fravige de almindelige erstatningsregler, og ophævelsen vil antagelig ikke få nogen reel betydning. Når de særlige regler blev opretholdt i justitsministeriets udkast af 1940, skyldes dette, at der i rigsdagens overordentlige samling i 1939 var fremsat forslag *) til ændring af ikrafttrædelseslovens § 15, som ville medføre, at disse regler kun ville komme til anvendelse, når der forelå erstatningspligt efter almindelige erstatningsregler, medens færdselslovens bestemmelser er videregående.

I det norske udkast er erstatning for ikke-økonomisk skade holdt uden for loven, jfr. det norske udkast § 1, stk. 2. Dette skyldes, at man i Norge betragter sådan erstatning som en delvis strafferetlig reaktion. Et mindretal ønsker dog, at forsikringen skal omfatte også erstatning for ikke-økonomisk skade. Der har været enighed mellem de nordiske udvalg om, at man på dette punkt måtte lægge hvert lands nationale ret til grund. Denne forskel i de enkelte udkast får ingen betydning for skader sket uden for Norge, idet norske forsikrings-selskaber alle-

rede nu dækker erstatning for ikke-økonomisk skade, som et norsk køretøj måtte ifalde i et af de andre nordiske lande.

Bestemmelser, der afviger fra dansk rets almindelige regler, er foreslået i § 1 om ansvarsgrundlaget, i § 3 om egenskyld hos skadelidte, delvis i § 4 om sammenstød og i § 5 om parkeret køretøj, i § 6 om begrænsning af erstatningens størrelse, og i § 8, stk. 2, om begrænsning af skadevolderens personlige ansvar.

Til § 2.

Bestemmelsen indeholder undtagelserne fra forsikrings-selskabets erstatningspligt. Der henvises til bemærkningerne herom side 21 ff. Undtagelserne gælder kun i forhold til skadelidtes eget køretøjs forsikrings-selskab, ikke i forhold til forsikringen for andre køretøjer, som kører imod det køretøj, hvormed befordringen sker. Skade, der ikke omfattes af udkastet, skal ikke erstattes af forsikrings-selskabet, men der kan eventuelt blive et personligt ansvar for føreren og eventuelt ejeren efter de almindelige erstatningsregler. Ejeren, brugeren og førerens efterladte er udelukket fra at rejse krav for tab af forsørger i de tilfælde, hvor afdøde ikke kunne have krævet personskade dækket af forsikringen.

Til § 3.

Bestemmelsen, der erstatter færdselslovens § 65, stk. 1, 2. punktum, fastslår, hvilken betydning skadelidtes medvirken (egenskyld) skal tillægges. Der henvises til bemærkningerne ovenfor side 19. Reglerne får tilsvarende betydning for de efterlades krav på erstatning for tab af forsørger.

I stk. 1 er foreslået en særregel om tilfælde, hvor skaden er sket, medens skadelidte blev befordret med køretøjet, skønt han måtte forstå, at besiddelsen af køretøjet var opnået ved en forbrydelse, eller at køretøjet anvendtes i forbindelse med en forbrydelse. Udtrykket »måtte forstå« tilsigter at slække kravet på bevis for, at skadelidte har indset, at køretøjet var stjålet. Derimod er det ikke tilstrækkeligt, at han burde have indset dette. Det foreslås, at erstatning kun skal ydes, såfremt og i det omfang særlige grunde taler derfor. At føreren ikke har krav på erstatning, følger af reglen i § 2, men udvalget finder det urimeligt, om de personer, der deltager i forbrydelsen eller har kendskab hertil, skulle nyde godt af forsikringen. Det

*) Rigsdagstidende 1939, tillæg A, spalte 1287-92.

typiske tilfælde vil være, at føreren og skadelidte enes om at stjæle et motorkøretøj - det vil da ofte være tilfældigt, hvem der er fører i ulykkesøjeblikket - eller at flere personer i fællesskab benytter et motorkøretøj til tyveri eller røveri.

I visse tilfælde ville skadelidtes krav på erstatning kunne nedsættes allerede efter reglen i stk. 1. Dette gælder således, hvor han har tilskyndet føreren til uforvarlig kørsel. Den foreslåede regel er imidlertid videregående, idet den dels medtager tilfælde, hvor skaden ikke skyldes noget uforvarligt forhold i forbindelse med kørslen, og dels helt afskærer erstatningskrav, medmindre særlige grunde taler for at yde hel eller delvis erstatning.

Ikke enhver lovovertrædelse bør dog have denne virkning. Er motorkøretøjet indført i strid med de herom gældende bestemmelser, er besiddelsen opnået ved en lovovertrædelse og benyttes det til mindre smuglerier, anvendes det ganske vist til en lovovertrædelse, men dette gør ikke reglen anvendelig. Løvrigt er det overladt til domstolenes afgørelse i hvert enkelt tilfælde at træffe bestemmelse, om der foreligger særlige grunde til at give erstatning og i bekræftende fald hvormeget.

Det har været overvejet at foreslå en tilsvarende regel om den, der lader sig befordre i et køretøj, om hvis fører han vidste eller måtte forstå, at han på grund af nydelse af spiritus var ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde. Da domstolene imidlertid allerede efter de gældende regler nedsætter erstatningen eller lader den bortfalde, hvor skaden skyldes førerens spiritusnydelse, hvis passageren har eller burde have haft kendskab hertil, har man ikke fundet anledning til at foreslå nogen udtrykkelig regel herom.

I den norske og svenske betænkning har man i forbindelse med reglen om skadelidtes egen-skyld rejst spørgsmål om de i udkastet indeholdte reglers betydning for et motordrevet køretøjs ejers ret til erstatning for skade voldt af personer, hvis ansvar skal bedømmes efter de almindelige regler, f. eks. en cyklist eller fodgænger. Den gældende regel om ejerens ansvar for skade voldt af køretøjet kunne tænkes anvendt på tilsvarende måde på ejerens krav på erstatning, således at dette kunne nedsættes eller bortfalde, medmindre det godtgøres, at skaden ikke kunne være afværget af motorkøretøjet. Det danske udvalg mener ikke, at den gældende regel om køretøjets ansvar kan

forstås således, og der ses heller ikke at være nogen dom, der klart giver udtryk herfor, i modsætning til hvad der gælder i Sverige. Efter udvalgets udkast mister spørgsmålet sin betydning, idet den udvidede erstatningspligt alene pålægges det motordrevne køretøjs forsikringsselskab, medens køretøjets ejer kun bliver ansvarlig efter almindelige erstatningsregler.

Til § 4.

Bestemmelsen, der svarer til færdselslovens § 65, stk. 4, indeholder regler om skade voldt på et andet motordrevet køretøj eller et køretøj, der løber på skinner, samt på personer og gods, som beføres dermed. I stk. 1 angives ansvarsgrundlaget, og i stk. 2 gives regler om skadefordeling. Der henvises til bemærkningerne ovenfor side 24 f. f.

Til § 5.

Bestemmelsen, der er ny, indeholder en begrænsning af erstatningspligten efter § 1. Om begrundelsen herfor henvises til bemærkningerne ovenfor side 17. Bestemmelsen gælder i modsætning til § 4 al skade, herunder også skade på passagerer i køretøjet.

Det må kræves, at skaden er sket, medens køretøjet holdt stille. Er køretøjet parkeret, men kommer i bevægelse, må forholdet bedømmes efter reglen i § 1. Det samme gælder, hvor køretøjet iøvrigt er i bevægelse, uden at motoren er i gang, f. eks. hvor en motorvogn skubbes eller en motorcykle trækkes.

Selv om køretøjet holdt stille, da skaden indtraf, skal skadelidtes ret til erstatning dog bedømmes efter reglen i § 1, såfremt skaden er sket i tilslutning til køretøjets standsning eller igangsætning. I sådanne tilfælde har skadens indtræden en så nær forbindelse med kørslen, at det er naturligt at anvende den strenge ansvarsregel. Dette betegner næppe nogen ændring af, hvad der allerede gælder. De særlige ansvarsregler er således anvendt, hvor et reservehjul faldt af en lastbil, der umiddelbart forinden var standset, jfr. U. 1946. 17, og hvor en dør på en lige standset bil åbnedes, jfr. U. 1951. 214.

Afgrænsningen mellem de tilfælde, hvor reglen i § 1 finder anvendelse, og de tilfælde, der omfattes af § 5, vil kunne frembyde vanskeligheder, men udvalget har som anført ovenfor side 17 fundet det rigtigst at overlade den nær-

mere afgrænsning til domstolenes afgørelse. Som et eksempel, der klart omfattes af undtagelsen i § 5, kan nævnes, at køretøjet holder parkeret enten på gaden eller på en særlig parkeringsplads, eller at det holder stille for at afvente passagerer eller aflæsse varer. Er køretøjet derimod stoppet op på grund af en standsning i færdslen, f. eks. ved et trafiksignal eller en fodgængerovergang, må forholdet bedømmes efter hovedreglen i § 1. Holder køretøjet i en færgekø, må reglen i § 5 normalt anvendes, medens spørgsmålet er tvivlsomt, hvor køretøjet holder stille, fordi en havnebro er åbnet for gennemsejling, eller fordi jernbanebomme er sænket. Går køretøjets motor i stå i trafikken, vil denne standsning være omfattet af hovedreglen. Har føreren derimod skubbet køretøjet ind til siden, kommer undtagelsesreglen til anvendelse.

I de tilfælde, der omfattes af reglen i § 5, er det skadevoldende køretøjs forsikringsselskab kun pligtig at betale erstatning efter samme regler som i § 4, stk. 1. Erstatningspligt vil for det første foreligge, hvor ejeren, føreren eller nogen i køretøjet har handlet uforvarsligt, f. eks. hvor føreren eller en passager uforvarsligt åbner en vogndør eller tænder køretøjets lygter, således at de blænder modgående trafik. Erstatningspligt indtræder endvidere, hvis mangler ved køretøjet forårsager skade uden hensyn til, om der kan lægges føreren eller andre i køretøjet noget til last. Endelig indtræder erstatningspligt, hvis køretøjet iøvrigt er hensat eller brugt i strid med de gældende færdselsregler. At køretøjet er hensat i strid med de gældende færdselsregler, vil som hovedregel være uforvarsligt. Det kan dog tænkes, at køretøjet er korrekt henstillet af føreren, men senere flyttet af en anden. Med de gældende færdselsregler er der tænkt på de almindelige regler, ikke de mere specielle regler som f. eks. dataparkering.

Med hensyn til betydningen af skadelidtes medvirken må udkastets almindelige princip følges, således at spørgsmålet om nedsættelse ved skade på motordrevne køretøjer, køretøjer, der løber på skinner, og på personer og gods, som beforders dermed, skal bedømmes efter reglen i § 4, stk. 2, medens nedsættelse ved anden skade skal bedømmes efter den for skadelidte gunstigere regel i § 3.

Det norske udkast indeholder i stk. 2 en udtrykkelig regel om, at erstatning ikke kan kræves efter lovens regler, når skaden er sket,

medens vognen på forsvarlig måde er sat ud af brug på et sted, der ikke er åbent for almindelig færdsel, og heller ikke for skade på person eller gods, der voldes den, der mod vederlag har påtaget sig at reparere, føre tilsyn med eller opbevare det motordrevne køretøj. Det samme gælder den pågældendes folk eller medhjælpere. Det danske udvalg er enig i, at erstatning ikke kan kræves af forsikringsselskabet i disse tilfælde, men mener, at køretøjet ikke er i brug. Man har derfor fundet en særlig bestemmelse herom unødvendig.

Til § 6.

Bestemmelsen svarer delvis til færdselslovens § 66, stk. 1. I stk. 1 og 2 gives regler om begrænsning af størrelsen af de erstatninger, forsikringsselskaberne skal udrede henholdsvis ved personskade og tingsskade. Der henvises til bemærkningerne ovenfor side 17 f. f.

Ved personskade foreslår man en begrænsning af, hvad hver enkelt tilskadekommen eller en dræbt persons efterladte kan kræve. Da denne begrænsning er fastsat under hensyn til de erstatninger, der vil kunne forventes tilkendt, har udvalget ikke fundet anledning til at ændre begrænsningen, hvor flere køretøjers forsikringsselskaber hæfter for skaden. Begrænsningen ved tingsskade gælder derimod den samlede skade. Da den samlede skade må påregnes at blive større, hvor flere køretøjer er indblandet i et færdselsuheld, foreslås det, at begrænsningen, hvor flere køretøjers forsikringsselskaber hæfter, kun skal gælde for hvert enkelt selskab. Derimod er intet af selskaberne pligtig at betale mere end 50.000 kr. for tingsskade. Overstiger den samlede skade dette beløb, kan man ikke under påberåbelse af det solidariske ansvar kræve et enkelt af selskaberne for f. eks. 75.000 kr.

I stk. 3 er givet en regel om konkurrence mellem flere krav på erstatning for tingsskade. Der skal herefter ske en forholdsmæssig nedsættelse af kravene, såfremt maksimalbeløbet ikke forslår til dækning af samtlige krav. Udvalget har fundet det rimeligt, at krav på erstatning for skade på ting, der kan kræves dækket af anden forsikring, viger for de øvrige krav. Det følger heraf, at et forsikringsselskab, der har dækket skaden, heller ikke kan gøre regreskrav gældende til skade for anmeldte udækkede krav.

I sidste led af stk. 3 gives en regel om an-

meldelse af krav på erstatning for tingsskade. En sådan regel skønnes nødvendig af hensyn til de skadelidte, idet selskabet ikke vil kunne foretage udbetalingen uden sikkerhed for at blive frigjort i forhold til samtlige skadelidte. Reglen vil næppe få større praktisk betydning. I de tilfælde, hvor forsikrings-selskabet er bekendt med kravet, må der tages hensyn hertil ved udbetalingen af erstatning, selv om kravet ikke måtte være anmeldt. Man har fundet det ufornuddent at give en udtrykkelig bestemmelse herom.

Anmeldelse af kravet skal ske til det forsikrede køretøjs selskab. En anmeldelse til føreren eller ejeren af køretøjet er ikke tilstrækkelig. En modsat regel kunne medføre vanskeligheder i tilfælde, hvor ejeren glemmer eller iøvrigt undlader at melde kravet videre til sit forsikrings-selskab. Ganske vist ville skadelidte i så fald få et personligt krav mod ejeren, men dette vil ofte ikke være meget værd. Endvidere betyder det ikke større besvær for skadelidte, der let gennem politiet vil kunne få oplysning om, i hvilket selskab det pågældende køretøj er forsikret.

Fristen for anmeldelse er sat til 1 måned regnet fra datoen for den skadevoldende begivenhed.

Undladelse af at anmelde kravet medfører ikke tab af retten til erstatning, men blot mulighed for, at skaden ikke kan dækkes eller ikke dækkes fuldt ud, fordi hele forsikringssummen eller en del deraf er udbetalt af forsikrings-selskabet med frigørende virkning, uden at selskabet har haft kendskab til kravet.

I stk. 4 er det udtrykkelig fastslået, at selskaberne udover den anførte forsikringssum er pligtige at dække krav på renter og sagsomkostninger. For så vidt angår omkostninger, er dette i overensstemmelse med justitsministeriets bekendtgørelse nr. 314 af 22. december 1927 § 14 og forsikringsaftalelovens § 92, stk. 3, hvorved bemærkes, at omkostninger i denne bestemmelse også omfatter de omkostninger, der pålægges sikrede ifølge en ansvarsforsikring at udrede til skadelidte. Udvalget har fundet: det rimeligt at fremhæve indholdet af de nævnte bestemmelser i udkastet.

Til § 7.

Bestemmelsen giver regler om erstatning for skader voldt af ukendte og uforsikrede motor-køretøjer.

Regler herom findes ikke i den nugældende lov, men ved en senest den 5. oktober 1953 over for justitsministeriet afgivet erklæring har Dansk Forening for international Motorkøretøj sforsikring, af hvilken samtlige forsikrings-selskaber, som er anerkendt til tegning af lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer, skal være medlemmer, forpligtet sig til efter de til enhver tid gældende regler at dække skader, voldt af ukendte og uforsikrede motorkøretøjer i et vist omfang.

Er skaden voldt af et ukendt motordrevet køretøj, erstattes kun personskade, og erstatning ydes ikke til dækning af regreskrav fra trediemand. Det er en betingelse for at opnå erstatning, at det efter almindelige regler må anses for bevist, at skaden er voldt af et ukendt motorkøretøj.

Er skaden voldt af et uforsikret køretøj, for hvilket forsikring burde være tegnet, dækkes såvel person- som tingsskade, men det er en forudsætning, at skadelidte ikke er befordret med køretøjet vidende om, at forsikring ikke forelå, og at erstatning ikke har kunnet opnås hos skadevolderen eller eventuelle andre ansvarlige. Skade voldt af traktorer og arbejds-maskiner dækkes ikke.

Denne ordning foreslås nu lovfæstet med visse ændringer.

Udvalget har fundet det rimeligt i stk. 1 at anføre, i hvilket omfang der bliver et personligt ansvar for den, der ikke har opfyldt sin forsikringspligt. Efter de gældende regler påhviler ansvaret efter færdselslovens § 65 uden hensyn til, om forsikring foreligger, den ejer eller bruger, der benytter det motordrevne køretøj eller lader det benytte, og ansvaret er ubegrænset.

Udvalget har ment, at der fortsat bør være et personligt ansvar efter de særlige regler, når det skadevoldende køretøj ikke har været forsikret. Man foreslår derfor, at der pålægges den, der har undladt at opfylde forsikringspligten, ansvar efter de særlige regler. Ansvar vil ifølge § 10 for motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes af det offentlige, påhvile ejeren og for andre køretøjer den, der bruger køretøjet eller lader det bruge. Ansvar pålægges endvidere den, der førte køretøjet, da skaden voldt, hvis han vidste, at forsikring ikke forelå.

Den her omhandlede erstatningspligt foreslås dog begrænset på to måder i sammenligning med de nugældende regler. For det første

kommer de almindelige regler i § 6 om begrænsning af ansvaret til anvendelse. Man har ikke fundet det rimeligt, at den manglende forsikring skulle medføre et personligt ansvar udover forsikringsselskabets erstatningspligt, medmindre skaden er forvoldt forsætligt eller ved hensynsløshed. Dernæst er der givet retten adgang til at nedsætte ansvaret eller lade det bortfalde, når der foreligger undskyldende omstændigheder.

Det norske udvalg har foreslået en lignende regel, medens det finske og det svenske udvalg mener, at en undladelse af at opfylde **forsikringspligten** kun bør medføre visse mere strafretligt prægede sanktioner, jfr. iøvrigt nedenfor side 60.

I stk. 2 gives regler om forsikringsselskabernes pligt til at dække skader voldt af uforsikrede køretøjer. Skade foreslås som hidtil dækket, uanset om det er person- eller tingsskade. Udvalget har ikke fundet det betænkeligt her at medtage enhver tingsskade, idet modparten kan bidrage til sagens oplysning, og der derfor næppe er nogen særlig risiko for urigtige skadesanmeldelser. Erstatningspligt indtræder ikke, hvor skadelidte har ladet sig befordre med køretøjet vidende om, at dette ikke var forsikret. Her finder udvalget ingen grund til at sikre skadelidte. Derimod mener man, at der bør være erstatningspligt for forsikringsselskaberne, selv om skadelidte måtte forstå, at køretøjet ikke var forsikret. Den omvendte regel findes i modsætning til, hvad der gælder ved biltyveri, jfr. § 3, stk. 2, at være for streng.

Erstatningspligt indtræder heller ikke, hvor skaden er voldt af en traktor. Det synes ikke rimeligt at pålægge de motorkørende at bære risikoen for landbrugets traktorer, hvortil kommer, at denne risiko ikke vil være ubetydelig, fordi man ikke har nogen effektiv kontrol med forsikringspligtens opfyldelse for disse køretøjer.

Derimod foreslås kravet om, at erstatning forgæves skal være søgt hos skadevolderen, ophævet, da det synes af betydning for skadelidte, at han kan få erstatningen udbetalt så hurtigt som muligt. Det vil derfor være rimeligt at lade selskaberne betale i første omgang og henvise dem til at søge dækning hos den ansvarlige i medfør af reglerne i stk. 4.

Forsikringsselskaberne skal erstatte skaden, som hvor foreskrevet forsikring foreligger. Selskaberne og skadelidte får altså samme retstilling, som om forsikring var tegnet alene

med den modification, som følger af reglen i stk. 4.

I stk. 3 gives regler om forsikringsselskabernes pligt til at erstatte skade voldt af ukendt køretøj. Her gælder erstatningspligten som hovedregel kun personskade. Det har været overvejet at udvide bestemmelsen til at gælde enhver tingsskade, således som det for tiden er tilfældet i Sverige, hvilket navnlig ville få betydning med hensyn til skader, som ukendte motorkøretøjer volder på andre køretøjer, f. eks. ved påkørsel af parkerede køretøjer. Udvalget er imidlertid af den opfattelse, at en sådan regel kan befrygtes at medføre, at skader, som skadelidte selv har forårsaget ved påkørsel af vejtræer, garagedøre og lignende, ville blive anmeldt som forårsaget af ukendt motorkøretøj og derved med urette overvæltet på ansvarsforsikringen. Foreligger personskade, foreslås dog skade på klæder og personlige ejendele, som den skadelidte havde på sig i ulykkesøjeblikket, erstattet sammen med personskaden. Derimod kan skade alene på klæder og personlige ejendele ikke kræves erstattet, og man har heller ikke fundet anledning til som i § 2, nr. 1, udover personlige ejendele at medtage håndbagage-

I stk. 4 er der givet forsikringsforeningen adgang til at indtræde i skadelidtes krav. Dette vil få betydning over for den, der efter stk. 1 er ansvarlig for skade voldt af et uforsikret køretøj, eller hvis det ukendte køretøj senere skulle blive identificeret, over for dettes forsikringsselskab. Derimod er det ikke meningen, at et forsikringsselskab i medfør af denne bestemmelse kan gøre regres mod nogen, som ikke er ansvarlig efter reglerne i dette kapitel, men som ifalder ansvar efter de almindelige erstatningsregler.

Om forsikringsselskabernes pligt til at erstatte de nævnte skader foreslås i hovedsagen overensstemmende regler af udvalgene i de andre nordiske lande. I Finland foreslås dog en særlig regel om pligt til at erstatte skade på visse husdyr.

Til § 8.

Bestemmelsen indeholder nogle regler om det personlige ansvar for skade, som kan kræves erstattet efter kapitel 1.

Reglerne finder derimod ikke anvendelse på ansvar for anden skade, således ikke på ansvar for skade på gods, der beforders med det skade-

voldende køretøj, og heller ikke på førerens ansvar for skade voldt ejeren. Der henvises til bemærkningerne foran side 27 f. f.

I stk. 1 fastslås, at reglerne i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 2, om nedsættelse på grund af egen-skyld og om fordeling ved sammenstød finder tilsvarende anvendelse. Henvisningen til § 3, stk. 1, og § 4, stk. 2, er nødvendig, da det ville være upraktisk at anvende forskellige lempelsesregler på erstatning fra forsikrings-selskabet og på skadevolderens personlige ansvar. Bestem-melsen omfatter også det ansvar, der eventuelt kan pålægges en passager. Forsikrings-selskabets pligt til at yde erstatning omfatter tilfælde, hvor en passager er skyld i skaden, f. eks. ved at åbne en bildør, således at en cyklist skades. Udvalget finder det herefter naturligt, at også passagerens personlige ansvar inddrages under denne bestemmelse. Når der alene henvises til den almindelige regel om medvirken i § 3, stk. 1, og ikke tillige den specielle regel i stk. 2, skyldes dette et ønske fra svensk side. I Sve-rige ønsker man ikke at afskære biltyvens passa-ger fra at få erstatning hos biltyven efter al-mindelige erstatningsregler. Det danske udvalg tillægger ikke dette spørgsmål større betyd-ning. Krav mod biltyven fra deltagere i et biltyveri vil normalt blive afvist af domstolene, og iøvrigt vil biltyven næppe have midler til betaling af erstatning, således at retssag ikke anlægges.

I stk. 2 fastslås, at de omhandlede personers ansvar som hovedregel begrænses til de beløb, som kan fås dækket af forsikringen. Om be-grundelsen herfor henvises til bemærkningerne foran side 28.

Begrænsningen gælder ikke i forhold til den, der har voldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed. Denne har principielt et ubegræn-set ansvar, men har han ikke handlet forsæt-ligt, er der mulighed for at lempe ansvaret. An-svar udover begrænsningerne kan kun pålægges en arbejdsgiver, hvis han har handlet for-sætligt eller hensynsløst.

Om forståelsen af udtrykket »ved hensynsløs-hed« henvises til bemærkningerne nedenfor til § 9, stk. 2.

I stk. 3 fastslås, at skadelidte fortaber retten til erstatning hos skadevolderen i samme om-fang, som retten mod forsikrings-selskabet for-tabes ved undladelse af at anmelde kravet til dette.

De øvrige landes udkast indeholder tilsva-rende bestemmelser. I det finske og det sven-

ske udkast er det udtrykkelig fremhævet, at for-sikringen tillige skal gælde som ansvarsforsik-ring for køretøjets ejer, bruger, fører og passa-ger, og det norske udkast har en tilsvarende bestemmelse, som dog er formuleret noget an-derledes. Det danske udvalg har fundet dette overflødigt, da det må følge af, at de pågæl-dende bortset fra forsæt og hensynsløshed vil være dækket af forsikringen set i forbindelse med, at reglerne i forsikringsaftaleloven om ansvarsforsikring gøres anvendelige, jfr. § 14, stk. 3.

Til § 9.

Bestemmelsen indeholder regler om forsik-rings-selskabets adgang til regres.

I stk. 1 foreslås indført en tvungen selv-risiko på 200 kr. Der henvises til bemærknin-gerne side 30 f. f. Selvrisikoen påhviler altid ejeren eller brugeren og indtræder, når forsik-rings-selskabet efter reglerne i kapitel 1 har måttet udbetale erstatning, uden hensyn til om der er udvist skyld. Er køretøjet stjålet, vil ty-ven være bruger, og selvrisikoen påhviler da ham og ikke ejeren. For at forenkle reglerne foreslår udvalget, - i modsætning til den nugæl-dende ordning med hensyn til motorkøretøjer, der udlejes uden fører - at selvrisikobeløbet al-tid skal andrage 200 kr. uden hensyn til, om der sker en fordeling af skaden efter reglerne i § 3 om egenskyld eller § 4, stk. 2 om sammenstød. Gennemførelsen af selvrisiko får ingen betyd-ning for skadelidte, idet forsikrings-selskabet vil være pligtig til at udbetale denne fuld erst-atning. Udvalget foreslår, at selskabet skal have pligt til at inddrive selvrisikobeløbet. I mod-sat fald opnås de tilsigtede virkninger ikke. Til gengæld gives der i henhold til § 13 selska-berne en særlig let adgang til at inddrive be-løbet.

Det er efter udvalgets opfattelse ikke prak-tisk gennemførligt at gøre denne bestemmelse anvendelig på udenlandske motorkøretøjer, og de bør derfor undtages i de regler, som forud-sættes givet i medfør af § 12.

Bestemmelsen i stk. 2 giver forsikrings-sel-skabet udvidet adgang til regres i visse tilfælde.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 66, stk. 7, hvorefter forsikrings-selskabet har regres mod ejeren, brugeren eller føreren, såfremt den pågældende har forvoldt skaden ved for-sæt eller grov uagtsomhed, men bestemmelsen er noget ændret og udvidet.

Regres foreslås pålagt, hvor skaden er voldt forsættligt eller ved hensynsløshed. Udvalget mener, at hensynsløshed bedre end ordene »grov uagtsomhed« giver en afgrænsning af de tilfælde, hvor skaden endeligt bør bæres af skadevolderen. Det, der bør rammes, er den bevidste tilsidesættelse af rimelige hensyn til trafikikkerheden, ikke en enkeltstående handling, som er udslag af et øjeblikks ubetænksomhed, selv om denne handling objektivt set er grov. Det er endvidere foreslået, at forsikringsselskabet skal have regres mod den, der har opnået besiddelsen af køretøjet ved en forbrydelse, hvorved man navnlig har tænkt på biltyveri. I dette tilfælde har selskabet også regres mod den, der deltager i brugen, skønt han måtte forstå, at køretøjet var stjålet. Om forståelsen af udtrykket »forbrydelse« henvises iøvrigt til det foran side 49 anførte.

Endvidere foreslås det, at der tillægges forsikringsselskabet regres mod føreren, hvis han førte køretøjet i spirituspåvirket tilstand. Reglen er udformet i overensstemmelse med færdselslovens § 16. At føre motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand vil som oftest være en hensynsløshed, som vil medføre regres efter bestemmelsens første led, men man finder det rimeligt, at der af præventive grunde gives en udtrykkelig regel om dette tilfælde, hvor den hidtidige regresbestemmelse er hyppigst anvendt. Efter forslaget kræves ikke bevis for årsagsforbindelse mellem spirituspåvirkning og skadens indtræden. Lignende regler er foreslået af de andre nordiske landes udvalg. Det norske forslag giver endog regres imod den, der medvirker til køretøjets brug, skønt han vidste eller måtte forstå, at føreren var påvirket som nævnt, men der er ikke pligt til at gøre regreskravet gældende.

Efter den gældende regel får selskabet enten fuld regres eller slet ikke regres, hvilket kan være mindre rimeligt og muligt har været årsag til, at bestemmelsen anvendes forholdsvis sjældent. Udvalget foreslår derfor, at der gives hjemmel til, at retten kan nedsætte regresbeløbet eller endog helt lade det bortfalde, hvor skadevolderen ikke har handlet forsættligt, og det fulde ansvar ville ramme ham uforholdsmæssig hårdt, eller det iøvrigt efter omstændighederne findes rimeligt. En sådan regel findes også at harmonere bedre med bestemmelsen i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, hvorefter retten i de tilfælde, hvor den sikrede har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagt-

somhed, skal afgøre, om og med hvilket beløb erstatning skal ydes. Adgangen til nedsættelse eller bortfald er anvendelig på alle regreskrav efter § 9, stk. 2, men ikke på selvrisikobeløbet efter stk. 1. I henhold til § 19 skal domstolene som hidtil af egen drift påkende spørgsmålet om forsikringsselskabets pligt til at gøre regres efter § 9, stk. 2.

En særlig regel om regres mod den, der har forsømt sin forsikringspligt eller ført et forsikringspligtigt køretøj vidende om, at det ikke var forsikret, findes i § 7.

Bestemmelsen i stk. 3 om forbud mod at tegne forsikring mod regresansvaret gælder såvel regres efter stk. 1 som efter stk. 2. Den svarer til færdselslovens § 66, stk. 8.

Bestemmelsen i stk. 4 forbyder forsikringsselskaberne at fraskrive sig regresadgangen efter stk. 1 og 2. Den svarer for så vidt til § 16, stk. 2, i justitsministeriets bekendtgørelse af 22. december 1927 om ansvarsforsikring for motor-køretøjer. Det norske udkast indeholder en tilsvarende regel.

Udover den i loven omhandlede regres forbeholder forsikringsselskaberne sig med hjemmel i § 13, stk. 2, i den nævnte bekendtgørelse regres i et vist omfang. Dette gælder således, hvor skaden skyldes mangler ved køretøjet, der gjorde det uforsvarligt at benytte det, hvor skaden er indtrådt under kørsel i spirituspåvirket tilstand, og hvor føreren ikke havde førerbevis.

Det er i praksis antaget, at sådanne regresbestemmelser må ligestilles med sikkerhedsforholdsregler, og at regres derfor i overensstemmelse med forsikringsaftalelovens § 51, stk 1, ikke indtræder, når og for så vidt det må anses godtgjort, at forsikringsbegivenhedens indtræden eller omfang ikke skyldes overtrædelsen af de nævnte forskrifter, således hvis den, der har ført køretøjet uden førerbevis, kan godtgøre at have fuld kørefærdighed, eller hvis det godtgøres, at førerens spirituspåvirkning har været uden betydning for skadens indtræden. Disse forbehold om regres har derfor væsentligst den betydning, at de pålægger skadevolderen bevisbyrden for, at betingelserne for regrespligt ikke har været til stede.

Denne adgang til at forbeholde sig regres foreslår udvalget opretholdt i det omfang dette er foreneligt med reglerne i forsikringsaftalelovens § 20, jfr. § 18.

Endelig foreslås der tillagt domstolene hjemmel til at nedsætte regres i henhold til policebestemmelser. I modsat fald kunne der fore-

komme tilfælde, hvor domstolene nedsatte den lovpligtige regres, men hvor selskabet desuagtet krævede det fulde beløb i henhold til policens bestemmelser.

Med hensyn til forholdet mellem forsikring for motorkøretøjer og anden forsikring, fra hvilken skadelidte kan kræve dækning, bemærkes følgende: Efter forsikringsaftalelovens § 25 indtræder skadesforsikreren i skadelidtes krav mod skadevolderen, og ansvarsforsikrings-selskabet bliver pligtig at betale beløbet. Man har ikke ved den foreslåede adskillelse af forsikrings-selskabets pligt til at udbetale erstatning og det personlige ansvar villet foreslå nogen ændring heri. Findes det nødvendigt at give udtrykkelige regler om, i hvilket omfang andre forsikringer, som har dækket skade voldt ved brug af motordrevet køretøj, har regres imod forsikringen for køretøjet, anser man det for rimeligst, at sådanne regler optages i forsikringsaftalelovens § 25, der for tiden er genstand for overvejelser i udvalget om statens og kommunernes erstatningsansvar.

Til § 10.

Bestemmelsen, der svarer til færdselslovens § 66, stk. 1, indeholder regler om pligten til at tegne forsikring for motordrevne køretøjer.

Omfanget af pligten til at tegne forsikring fremgår af henvisningen til kapitel 1. For motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes af det offentlige, d.v.s. alle motorkøretøjer og traktorer bortset fra de i færdselslovens § 12, stk. 1 og 2 omhandlede, påhviler pligten til at tegne forsikring ejeren. Reglen anses ikke for at være ubillig over for ejeren, da denne må drage omsorg for, at det uforsikrede køretøj ikke anvendes, og reglen er lettere at gennemføre i praksis. Er et køretøj købt på afbetaling, skal køberen i denne relation betragtes som ejer, således at forsikringspligten påhviler ham. En særlig bestemmelse herom har man ikke fundet nødvendig. I det svenske udkast § 19 findes en bestemmelse om, at afbetalingskøberen skal anses som ejer ved anvendelsen af denne lov. Det har været overvejet tillige at pålægge den, der bruger et sådant køretøj vidende om, at forsikring ikke forelå, en tilsvarende pligt, men dette har man anset for ufornødent. Derimod kan den pågældende straffes for brugen af et uforsikret køretøj efter reglen i § 22, stk. 1, ligesom han efter § 7, stk. 1, er erstatningspligtig i samme omfang som et forsikrings-selskab, således at der kan

gøres regres mod ham for udbetalte erstatninger.

For andre motordrevne køretøjer, d.v.s. cykler med hjælpemotor, traktorer, der omfattes af færdselslovens § 12, stk. 1 og 2, samt motorredskaber, påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

I Norge foreslås en tilsvarende regel, medens forsikringspligten efter det finske og det svenske udkast altid påhviler ejeren, hvorved det må bemærkes, at forsikringspligten i disse lande kun omfatter køretøjer, der skal registreres.

Bestemmelsen i stk. 3 er enslydende med bestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 2.

Til § 11.

Bestemmelsen indeholder regler om fritagelse for pligten til at tegne forsikring.

De gældende regler herom findes i færdselslovens § 66, stk. 3 og 4. Fritagne for forsikringspligt er herefter kongen, medlemmer af det kongelige hus, fremmede statsoverhoveder, medlemmer af fremmede regerende fyrstehuse, medlemmer af de diplomatiske korps, udsendte konsularembedsmænd, danske statsmyndigheder og statsinstitutioner og kommunale institutioner.

Udvalget foreslår alene en ubetinget fritagelse for statens køretøjer. Det er rimeligt, at staten har mulighed for at stå som selvforsikrer. Det samme gælder ikke ubetinget om kommunerne. Det er af afgørende betydning for de skadelidte, at de kan få udbetalt erstatningen, så snart kravet er anerkendt eller fastslået, men gennemføres udvalgets forslag, kan der blive spørgsmål om beløb, der i forhold til en kommunes budget må anses for meget betydelige. Endvidere vil de færreste kommuner udøve en sådan virksomhed, at der bliver den risikoudjævning, som gør det naturligt at undlade at tegne forsikring, og forsikring tegnes da også i vidt omfang. I Finland er kommunerne allerede efter de gældende regler pligtige at tegne forsikring, og det norske udvalg foreslår den gældende adgang til administrativt at fritage kommuner for forsikringspligt ophævet. I Sverige er kommuner ligesom i Danmark fritagne for forsikringspligt, men kommunerne tegner forsikring, og den gældende undtagelse foreslås derfor ophævet. Det danske udvalg har ikke ment at burde gå så vidt som til helt at afskære kommuner fra selvforsikring. Større kommuner kan have en rimelig interesse heri, f. eks. afholder

Københavns kommune udgifterne til erstatning for skader voldt af sporvejenes busser af driftsregnskabet. Det foreslås derfor, at kommunerne principielt skal tegne forsikring, men at der gives justitsministeriet adgang til at fritage en kommune herfor.

Der er endvidere foreslået adgang for justitsministeriet til at fritage køretøjer tilhørende fremmede stater og internationale organisationer for forsikringspligt. Med internationale organisationer er navnlig tænkt på De Forenede Nationer med tilhørende underorganisationer og NATO. Sådan fritagelse for forsikringspligt vil som oftest følge af international overenskomst, der er gennemført ved lov her i landet, og bestemmelsens betydning bliver derfor væsentligst at fastslå, at staten hæfter for de fritagne motorkøretøjer i samme omfang som for egne køretøjer. Er køretøjet ikke fritaget, men forsikring desuagtet ikke tegnet, hæfter samtlige anerkendte forsikringsselskaber i medfør af § 7, stk. 2. Tilsvarende regler foreslås i Norge og Sverige.

For eksterriale personer foreslås ingen særlig undtagelse. Udvalgets forslag er på dette punkt i overensstemmelse med det af justitsministeriet i 1940 udarbejdede forslag. Forsikring er i almindelighed tegnet for de af den hidtidige bestemmelse omfattede køretøjer, men tegning af forsikring vil allerede som følge af de almindelige eksterrialeitetsregler ikke kunne gennemtvinges over for ejerne. Der er derfor ikke behov for nogen særlig bestemmelse. Specielt med hensyn til diplomater bemærkes, at der mellem de nordiske udvalg har været enighed om, at disse bør tegne forsikring, for så vidt deres køretøjer indregistreres. Fritagelsen for forsikringspligt for diplomater er nu ophævet i Frankrig, og det er udvalget bekendt, at udenrigsministeriet har henstillet til justitsministeriet, at dette også sker her i landet. Dette vil lette adgangen for skadelidte til at opnå erstatning, og forsikring tegnes allerede nu i vidt omfang. Er forsikring ikke tegnet, kan skadelidte kræve erstatning udbetalt efter § 7, stk. 2. Bestemmelsen vil ganske vist ikke kunne håndhæves imod diplomaterne, men det vil kunne stilles som vilkår for udlevering af danske nummerplader, at forsikring er tegnet, og undladelse af at holde forsikringen i kraft eller af at betale regreskrav vil antagelig kunne henstilles berigtiget ved henvendelse gennem udenrigsministeriet.

Efter 2. pkt. påhviler der staten og den kom-

mune, der opnår fritagelse for at tegne forsikring, pligt til at erstatte skader i samme omfang som et forsikringsselskab. Til gengæld foreslås der tillagt dem samme ret som et forsikringsselskab over for andre, som har pligt til at erstatte skaden. Dette får bl. a. den betydning, at retten kan tillægge staten eller en kommune regres efter bestemmelsen i § 9, stk. 2.

Til § 12.

Bestemmelsen, der svarer til færdselslovens § 66, stk. 5, giver hjemmel til administrativt at træffe bestemmelse om forsikringspligtens gennemførelse også for så vidt angår udenlandske motordrevne køretøjer og om anerkendelse af forsikringsselskaber.

Til § 13.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 66, stk. 6, 1. punktum.

Reglen i § 66, stk. 6, 2. punktum, om at forsikringspræmien i konkurstilfælde skal være privilegeret, er foreslået udeladt, da denne ret spiller ringe praktisk rolle.

Reglen i § 66, stk. 6, 3. punktum, om, at den særlige adgang til inddrivelse gælder for hele præmien, uanset om forsikring måtte være tegnet for et større beløb end fastsat i loven, er ligeledes foreslået udeladt, da der ikke kan tænkes tegnet sådanne forsikringer, såfremt det personlige ansvar som af udvalget foreslået som hovedregel begrænses til forsikringssummen.

Undladelse af at betale præmie medfører desuden, at forsikringen ophører. I så **fald skal** selskabet give meddelelse herom til vedkommende politimester, som undersøger, om køretøjet er afmeldt, eller anden forsikring er tegnet for det, og i benægtende fald lader nummerpladerne fjerne. Om virkningen af undladt præmiebetaling foreslås i Norge tilsvarende bestemmelser. I Finland og Sverige foreslås bødeansvar og strafpræmie. Det svenske udkast indeholder desuden i § 12 en særlig bestemmelse om tidspunktet for forsikringens ophør i forhold til forsikringstageren.

For at pålægge forsikringsselskaberne den byrde, en selvrisikoordning medfører, må der gives en let og effektiv adgang til at inddrive selvrisikobeløbet. Udvalget foreslår derfor i lighed med, hvad der allerede er sædvanligt med hensyn til forsikringer, der frivilligt tegnes med selvrisiko, at undladelse af at betale selv-

risikobeløbet skal medføre samme retsvirkninger som undladelse af at betale præmie. Desuden bør der i de i medfør af § 12 udfærdigede bestemmelser gives forsikringsselskaberne adgang til at nægte at overtage forsikring for en ejer, der ikke har berigtiget et ham påhvilende selvrisikobeløb. Man er opmærksom på, at de nævnte inddrivelsesmidler næppe vil have samme betydning, hvor selvrisikobeløbet skal inddrives hos en bruger, men er brugeren lejer, vil man kunne opretholde de gældende bestemmelser i motorbekendtgørelsens § 65 b, stk. 4, om depositum, således at dette forhøjes til selvrisikobeløbet.

Inddrivelse af regresbeløb i henhold til § 9, stk. 2, kan kun ske efter lovgivningens almindelige regler. Den skadelidte og forsikringsselskaberne tidligere i henhold til færdselslovens § 66, stk. 7, 2. punktum, tillagte fortrinsret i køretøjet er foreslået ophævet. Bestemmelsen er uden større betydning for selskaberne, og for skadelidte selv vil den kun få betydning i de sjældne tilfælde, hvor der pålægges ejeren ansvar udover forsikringsbeløbet. Hertil kommer, at den nævnte fortrinsret kan virke urimelig i forhold til den, der senere i god tro køber køretøjet, ligesom der ikke længere ses at foreligge afgørende grunde for at stille skadelidte og forsikringsselskabet bedre end ejerens øvrige kreditorer.

Til § 14.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til § 18, stk. 3, i justitsministeriets bekendtgørelse om ansvarsforsikring af motorkøretøjer, idet man dog har understreget, at selskabets hæftelse kun består i forhold til de skadelidte. Endvidere er fristen foreslået forlænget fra 14 dage til 1 måned. Fristen regnes fra den dato, politiet er underrettet om aftalens ophør. Når fristen er udløbet, hæfter det selskab, i hvilket køretøjet var forsikret ikke længere, men reglerne i § 7, stk. 1 og 2, om uforsikrede køretøjer finder anvendelse. Endvidere kan der tænkes ansvar for politiet, såfremt dette har undladt at inddrage køretøjets nummerplader. En tilsvarende bestemmelse er foreslået af det norske og det svenske udvalg.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til § 13, stk. 1, i justitsministeriets ovennævnte bekendtgørelse. En tilsvarende bestemmelse er ikke foreslået af de norske og svenske udvalg, som har ment den overflødig, da den omhandlede forsikring ikke er en ren ansvarsforsikring.

Stk. 3 indeholder regler om forholdet mellem udkastet og forsikringsaftaleloven. De almindelige regler gældende for alle forsikringsarter i §§ 1-34 og om skadesforsikring i almindelighed i §§ 35-58 ville antagelig blive anvendelig på den her omhandlede forsikring, selv om der ikke fandtes nogen henvisning til dem. Mere uklart er forholdet med hensyn til de særlige bestemmelser om ansvarsforsikring, da forsikringsselskabet bliver pligtig til at udbetale erstatning i visse tilfælde, uden at der foreligger noget personligt ansvar. Som anført ovenfor side 30 har man ikke fundet det nødvendigt at afgøre, om forsikringen for et motordrevet køretøj skal anses for en forsikring af den ene eller anden art, blot det er klart, hvilke forsikringsretlige regler, der skal gælde. Man har her fundet det naturligt at anvende reglerne om ansvarsforsikring i §§ 91-96, medmindre andet følger af udkastet. Særlige regler er givet i § 6, stk. 4, til afløsning af § 92 og i § 6, stk. 3, til afløsning af § 95, stk. 2, og det følger af § 1, at skadelidte har et direkte krav mod selskabet. De øvrige bestemmelser kommer til anvendelse, selv om der ikke foreligger noget personligt ansvar.

I det norske udkast § 14, stk. 2, er det fastsat, at forsikringsgiveren også hæfter for skade, der er forvoldt i forsikringstiden, men som først er indtrådt efter dennes udløb. En tilsvarende regel anser det danske udvalg for uformøden som følge af reglen i forsikringsaftalelovens § 91, hvortil det danske udkast henviser.

Til § 15.

Efter bestemmelsen bortfalder krav, der hviler på den objektive erstatningsregel, såfremt de ikke fremsættes enten over for køretøjets ejer eller forsikringsselskabet inden 6 måneder. Hvor selskabet har pligt til at betale erstatning uden hensyn til, om nogen er skyld i skaden, skal sagsøgeren blot bevise, at skaden er voldt ved et motordrevet køretøjs brug, hvilket ikke frembyder større vanskeligheder. Han kan derfor være fristet til i de tilfælde, hvor der kan rejses spørgsmål om egenskyld, at udskyde anmeldelsen, hvorved beviset herfor kan vanskeliggøres. Det danske udvalg har derfor foreslået en kort frist for anmeldelsen for at muliggøre det for selskabet at sikre beviset for eventuel egenskyld. En tilsvarende regel er ikke foreslået af udvalgene i de andre lande.

Krav, der støttes på almindelige erstatningsregler, herunder D. L. 3-19-2, forældes efter de almindelige regler.

Til § 16.

Bestemmelsen indeholder nogle begrænsninger i skadelidtes adgang til at anlægge selvstændig sag mod forsikringsselskabet.

Udvalget mener, at man i videst muligt omfang bør opretholde den gældende processuelle ordning, hvorefter erstatningsspørgsmål, der ikke ordnes forligsmæssigt, afgøres under straffesagen mod skadevolderen, hvis en sådan straffesag rejses. Det er af stor betydning, at de skadelidte herved får en let og billig adgang til at få erstatningsspørgsmålet afgjort under en sag, hvor de fornødne oplysninger til bedømmelse af spørgsmålet om skyld og egen-skyld er til stede. Samtidig vil reglen hindre unødvendige processer og dermed bidrage til at holde omkostningerne nede, hvilket atter er af betydning for præmiernes fastsættelse.

Efter udvalgets forslag kan selvstændig sag anlægges mod forsikringsselskabet, hvis hverken køretøjets ejer eller fører har bopæl eller fast ophold her i landet. I disse tilfælde vil straffesag i reglen ikke kunne rejses.

Endvidere kan skadelidende anlægge sag mod selskabet, hvis der ikke vil blive rejst tiltale. Dette må godtgøres ved erklæring fra vedkommende politimester. Sådan erklæring kan politimesteren afgive, dels hvor der ikke skønnes at foreligge nogen overtrædelse af færdselsloven, dels hvis ejeren af det skadevoldende køretøj er bosat her i landet, men føreren ikke har bopæl her, såfremt der ikke er grundlag for at rejse tiltale mod ejeren, samt endelig, hvor tiltale ikke kan rejses på grund af ekterritorialitetsreglerne. Dette sidste vil være af betydning med hensyn til de herværende diplomatiske repræsentanters køretøjer, hvor skadelidte efter de nugældende regler står uden retsmidler, hvis erstatningsspørgsmålet ikke ordnes forligsmæssigt.

Rejses der tiltale mod ejeren eller føreren af det skadevoldende køretøj, kan skadelidende ikke anlægge sag mod selskabet, førend denne sag er endelig afgjort. Skadelidende er her henvist til at rejse kravet under straffesagen.

Til § 17.

Bestemmelsen indeholder regler om de skadelidtes adgang til at gøre krav på erstatning gældende under straffesager.

Stk. 1 er overensstemmende med færdselslovens § 67, stk. 1.

Stk. 2, 1. punktum, er enslydende med færdselslovens § 67, stk. 7, medens 2. punktum indeholder en omskrivning af samme paragrafs stk. 8.

Stk. 3 fastsætter forsikringsselskabernes procesretlige stilling under straffesagen og erstatter færdselslovens § 67, stk. 2, men afviger betydeligt fra de gældende regler.

Efter den gældende bestemmelse skal forsikringsselskabet tilsiges til ethvert retsmøde og har adgang til ved erklæring til retsbogen at indtræde som part for så vidt angår erstatningsspørgsmålet. Indtræder forsikringsselskabet ikke i sagen, bliver en afgørelse af erstatningsspørgsmålet dog bindende for det.

Udvalget foreslår i overensstemmelse med justitsministeriets udkast af 1940, at forsikringsselskabet obligatorisk indtræder som part i sagen. Det samme gælder den, der i henhold til reglerne i § 7 eller § 11 hæfter for erstatningen. Derimod har udvalget ikke fundet det fornødent at give en tilsvarende regel med hensyn til ejeren, hvor denne ikke er tiltalt, selv om afgørelsen af erstatningsspørgsmålet kan få betydning for ham, jfr. § 9, stk. 1. Det nuværende 2. og 3. punktum i § 67, stk 2, er foreslået slettet som overflødige. Efter 2. punktum er det udtrykkelig fastslået, at et forsikringsselskab, der er dømt som udeblevet, har samme adgang til at begære sagen genoptaget, som retsplejeloven iøvrigt tillægger en udeblevet part. Da bevisførelsen under den genoptagne sag kan medføre, at den tidligere afgørelse også er urigtig i forhold til tiltalte, er det bestemt, at retten skal kunne ændre afgørelsen også for dennes vedkommende.

Stk. 4 er enslydende med færdselslovens § 67, stk. 3, 1. punktum, medens det er foreslået, at adgangen til at pålægge retsafgifter ophæves. Bestemmelsen anvendes så vidt vides ikke i praksis, og adgangen til at ikende rettergangsboeder må antages at indeholde tilstrækkeligt værn mod unødige processer.

Til § 18.

Bestemmelsen indeholder regler om anke.

Stk. 1 svarer til færdselslovens § 67, stk. 4, med den ændring, at forsikringsselskabet også i ankeinstansen obligatorisk indtræder som part, for så vidt erstatningsspørgsmålet tages under påkendelse.

Stk. 2, 1. punktum, svarer til færdselslovens

§ 67, stk. 5, med en rent sproglig ændring. I 2. punktum foreslås som en ny regel, at ankesagen ikke skal udgå til skriftlig behandling, selv om en eller flere af de indstævnte udebliver.

Stk. 3 svarer til færdselslovens § 67, stk. 6.

Til § 19.

Stk. 1 er enslydende med færdselslovens § 67, stk. 9.

I stk. 2 foreslås, at der gives domstolene hjemmel til efter påstand at træffe afgørelse om fordelingen af skade, for hvilken flere køretøjers ansvarlige hæfter. Reglen gælder alene, hvor flere køretøjers ejere, førere eller forsikringselskaber er solidarisk ansvarlige over for trediemand, ikke det indbyrdes opgør mellem ejer og fører af samme køretøj.

I stk. 3 foreslås, at de processuelle regler i §§ 17 og 18 skal finde tilsvarende anvendelse ved de omhandlede afgørelser.

Til § 20.

Bestemmelsen er ny.

I ikrafttrædelsesloven til straffeloven, § 15, stk. 2, er der givet adgang til at fastsætte erstatning for tab af forsørger enten til en sum een gang for alle eller til et løbende underholdsbidrag. Særlige regler herom findes også i §§ 32 og 36 i ulykkesforsikringsloven.

Udvalget har fundet det rimeligt, at adgangen til at fastsætte erstatningen til et løbende underholdsbidrag udvides til også at angå erstatning for invaliditet. En tilsvarende bestemmelse var foreslået i justitsministeriets udkast af 1940 § 60, stk. 2, 2. punktum.

En lignende bestemmelse er foreslået i § 15, stk. 1, i det norske udkast, medens bestemmelsen ikke er nødvendig i Finland og i Sverige, hvor erstatning som regel pålægges i form af livrente.

Til § 21.

Bestemmelsen, der er ny, udelukker, at krav på erstatning for fremtidig arbejdsdygtighed eller tab af forsørger, overdrages eller gøres til genstand for kreditorforfølgning. En tilsvarende bestemmelse var foreslået i justitsministeriets udkast § 60, stk. 3.

Som begrundelse herfor var anført, at det i praksis er forekommet, at betydelige erstatningsbeløb for invaliditet som følge af tilskadecomst ved påkørsel af motorkøretøjer ikke

er kommet skadelidende selv tilgode, idet hans kreditorer, medens sagen har stået på, har foretaget udlæg i erstatningskravet eller skaffet sig transport fra skadelidende på dele af erstatningssummen. Lignende regler findes også for andre erstatningskravs vedkommende, se således ikrafttrædelseslovens § 15, stk. 3, sidste punktum, der dog kun udelukker overdragelse - og dermed retsforfølgning - for så vidt angår krav på godtgørelse for ikke-økonomisk skade, og kun så længe kravet og dets størrelse ikke er anerkendt eller fastslået af domstolene, lov nr. 117 af 11. marts 1921 om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift § 4, stk. 5, der udelukker både overdragelse og kreditorforfølgning i samme omfang som efter nærværende lovforslag, og ulykkesforsikringslovens § 6, der udelukker krav ifølge loven både fra retsforfølgning og overdragelse. I denne forbindelse kan også henvises til forsikringsaftalelovens § 116.

Bestemmelsen i første punktum beskytter dog ikke den skadelidende mod hans kreditorer udover det tidspunkt, da han får erstatningen udbetalt. For så vidt erstatningen fastsættes til et løbende underholdsbidrag, kommer dette dog næppe til at betyde nogen ulempe, idet kreditorernes adgang til at søge fyldestgørelse i erstatningsbeløbet da indskrænkes til det udbetalte periodiske bidrag. I tilfælde, hvor fastsættelse af løbende underholdsbidrag ikke findes hensigtsmæssigt, kan der imidlertid under visse forhold være trang til at have en kreditorbeskyttelse og eventuelt også en hindring mod skadelidendes egne uovervejede dispositioner over erstatningsbeløbet, efter at dette er udbetalt. Man har derfor med den nye regel i andet punktum villet skabe mulighed for, at retten i sådanne tilfælde kan træffe bestemmelser, der sikrer, at erstatningsbeløbet kommer den skadelidende tilgode, f. eks. ved bestemmelse om båndlæggelse i overformyndieret eller et andet forvaltningsinstitut, indtil det kan finde anvendelse til at sætte ham i gang med en virksomhed eller lignende. En tilsvarende bestemmelse findes i ulykkesforsikringslovens § 38, stk. 1.

I det norske udkast § 15, stk. 2, findes en lignende regel, og i det svenske udkast § 21 er det bestemt, at krav på erstatning i anledning af personskade ikke må gøres til genstand for eksekution, og at overdragelse af sådan fordring er ugyldig for større beløb, end hvad der svarer til det, som erhververen har betalt til den erstatningsberettigede.

Til § 22.

I bestemmelsen foreslås der fastsat straf af bøde såvel for den, der ikke opfylder sin forsikringspligt, som for den, der fører et køretøj vidende om, at foreskreven forsikring ikke foreligger.

Der har ikke kunnet opnås enighed mellem udvalgene i de nordiske lande om, hvilken virkning det skal have for en forsikringspligtig, at han undlader at tegne forsikring. Bødestraf foreslås også i Norge, jfr. § 21, og i Sverige, jfr. § 23, men ikke i Finland. I Sverige foreslås det endvidere i § 24, at der skal betales dobbelt forsikringspræmie for den tid, i hvilken forsikring ikke har været gældende. I Finland foreslås en lignende regel i § 11, dog således at det i hvert enkelt tilfælde fastsættes af trafikforsikringsforeningen, hvor meget der skal betales, og således at godtgørelsen kan fastsættes til indtil fire gange og, hvis skade er sket, indtil ti gange forsikringspræmien. Det danske og det norske udvalg har ikke anset en sådan regel for tilstrækkelig. Med hensyn til traktorer og lignende køretøjer er det vanskeligt at sikre, at forsikringspligten opfyldes, og den forsikringspligtige ville derfor kunne se sin fordel i at undlade at tegne forsikring. Det foreslås derfor i Danmark og Norge, at der pålægges pligt til at erstatte skaden i samme omfang som et forsikrings-selskab, men at der gives domstolene hjemmel til at nedsætte ansvaret, jfr. § 7 stk. 1. Det synes rimeligt, at den, der undlader at tegne forsikring, stilles som om forsikring ikke foreligger, hvilket også svarer til, hvad der nu gælder.

Til § 23.

I stk. 1 indeholdes en almindelig definition af begrebet motordrevet køretøj. Definitionen er nøje overensstemmende med definitionerne af køretøj og motordrevet køretøj i færdselslovens § 2, stk. 2, og omfatter således såvel motorkøretøjer som traktorer og motorredskaber. Uden for begrebet falder derimod sporvogne og skinnebusser.

For cykler med hjælpemotor er det i færdselslovens § 2, stk. 3, udtrykkelig fastsat, at disse skal anses som cykler, hvor intet andet er bestemt. En tilsvarende bestemmelse er ikke optaget i dette udkast, og disse køretøjer er derfor omfattet af udkastets regler. Dette stemmer med, hvad der nu gælder, idet færdselslovens bestemmelser om erstatning og forsikringspligt er

gjort anvendelig på cykler med hjælpemotor, jfr. § 68.

I stk. 2 undtages visse motordrevne køretøjer. Dette gælder således luftfartøjer. Om skade voldt af luftfartøjer er bestemmelser givet i kapitel 9 i lov om luftfart, jfr. bekendtgørelse nr. 251 af 6. august 1937. Det er for tiden under overvejelse at ændre disse bestemmelser, og det danske udvalg er af den opfattelse, at regler om skade, luftfartøjer volder under færdsel på landjorden, må gives i luftfartsloven, såfremt særlige regler skønnes nødvendige. Skaden vil som oftest indtræde inden for områder, der er specielt beregnet for luftfartøjer. Såfremt der imidlertid måtte fremkomme køretøjer indrettet til færdsel såvel i luften som på veje og gader, må disse under brug på jorden omfattes af udkastets bestemmelser.

Udvalget har endvidere foreslået, at køretøjer, der er indrettet til at føres af gående, undtages fra lovens bestemmelser. Er køretøjet derimod bestemt til at befordre føreren, falder det ind under loven. Køretøjer, der føres af gående, fremkommer i stigende tal. Disse køretøjer medfører på grund af deres ringe hastighed og særlige benyttelse ikke en sådan fare for skadeforvoldelse, at man med rimelighed kan inddrage dem under lovens strenge bestemmelser om erstatningspligt og forsikring. Som eksempler kan nævnes mindre fejmaskiner, tromler, brolægningmaskiner, græsslåmaskiner og pølsevogne med motor.

I stk. 3 har udvalget foreslået en adgang for justitsministeren til at undtage andre køretøjer, der efter deres beskaffenhed frembyder ringe fare, fra reglerne. Ved afgørelsen heraf må bl. a. lægges vægt på, om køretøjets hastighed er ringe, og om det på grund af sin ringe vægt ikke kan volde større skader.

Til § 24.

Motordrevne køretøjer, der udelukkende anvendes på privat område, er ikke omfattet af den gældende lovs bestemmelser og skal ikke registreres eller godkendes af det offentlige, ligesom lovens bestemmelser om erstatning og ansvarsforsikring er uanvendelig på disse køretøjer. Udvalget mener heller ikke, at de bestemmelser om erstatningspligt og ansvarsforsikring, som her foreslås, bør gælde for sådanne køretøjer. Der foreligger ikke noget påtrængende behov for at erstatte de skader, der forvoldes på privat område, udover hvad der følger af almindelige erstatningsregler, og i hvert fald

mener man ikke, at ejerne bør tvinges til at tegne forsikring. Man har derfor foreslået, at skade voldt af køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes af det offentlige, kun skal omfattes af loven, når skaden er voldt på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

Skade voldt af indregistrerede køretøjer og traktorer godkendt i henhold til færdselslovens § 12, omfattes derimod af lovudkastet, selv om skaden indtræffer på privat område. Dette betegner en udvidelse af de gældende regler.

Cykler med hjælpemotor skal efter de gældende regler ikke indregistreres, men der skal tegnes ansvarsforsikring til dækning af de skader, de forvolder, i lighed med, hvad der gælder for indregistrerede køretøjer. Denne ordning har udvalget ment at burde bibeholde, jfr. § 23. Man har derfor i sidste punktum foreslået, at cykler med hjælpemotor, også for så vidt angår skade voldt på privat område, lige-stilles med andre motordrevne køretøjer. Bruges et sådant køretøj på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel, skal der tegnes forsikring for køretøjet, og i så fald vil også skader voldt på privat område være omfattet af lovens bestemmelser.

Til § 25.

Efter de gældende regler falder ansvaret for skade forvoldt under motorløb på afspærret bane uden for de særlige bestemmelser om motorkøretøjers ansvar, da løbene ikke afholdes på offentlig vej.

I henhold til færdselslovens § 43 er kap- og væddeløbskørsel på vej som hovedregel forbudt. Justitsministeriet kan dog tillade, dels at internationale motorvæddeløb passerer dansk område, og dels at der afholdes orienteringsløb og præcisionsløb med motorkøretøjer, for så vidt der ikke heri indgår hastighedskonkurrencer. Ifølge samme bestemmelse kan justitsministeren træffe afgørelse om de sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages, til beskyttelse af publikum og af løbsdeltagerne ved kap- eller væddeløbskørsel uden for vej. Som led i disse foranstaltninger kræves ifølge justitsministeriets cirkulære af 4. januar 1951, at der tegnes en ansvarsforsikring til fordel for publikum og andre, som færdes på eller ved banen, bortset fra de ved motorløbet beskæftigede personer og køerne, for hvem der skal tegnes en ulykkesforsikring af mindst samme omfang som en lovpligtig ulykkesforsikring. For motor-

klubber under Danmarks Motor Union og Dansk Automobilsports Union dækkes disse risici oftest af en af unionerne tegnet generel forsikring.

Skader forvoldt under motorløb, der afholdes på vej, gade eller plads, som er åben for almindelig færdsel, har man ikke ment at burde foreslå undtaget fra de almindelige regler. Skaden vil her lige så let kunne ramme en tilfældig vejfarende som en tilskuer. Hertil kommer, at det kan tænkes, at sådanne motorløb afholdes uden myndighedernes tilladelse, således at disse er afskåret fra at påse, at der i stedet for den almindelige forsikring er tegnet en særlig forsikring til dækning af de skader, der forvoldes.

Skader forvoldt under motorløb på afspærret bane ville efter bestemmelsen i udkastets § 25 kun være omfattet af loven, for så vidt det skadevoldende køretøj var eller burde være registreret eller godkendt af det offentlige. Dette finder udvalget ikke rimeligt. For det første ville skadelidtes mulighed for at opnå erstatning hos et forsikrings-selskab blive afhængig af, om det skadevoldende køretøj var registrerings pligtigt, hvilket ofte ikke er tilfældet. Dernæst vil der i disse løb normalt indgå hastighedskonkurrencer, hvilket medfører en ekstraordinær stor risiko for skadeforvoldelse, og det kan ikke være rimeligt, at denne risiko gennem den almindelige forsikring overvælttes på samtlige ejere af forsikringspligtige køretøjer. Hertil kommer, at de tilskuere, som frivilligt indgår på den risiko at overvære motorvæddeløb, ikke har ganske samme krav på sikring mod enhver skade som den tilfældige vejfarende, der lider skade ved et færdselsuheld, ligesom det ville være temmelig ubegrundet at give den, der som observatør eller »ballast« deltager i et motorvæddeløb, samme forsikringsmæssige beskyttelse som en passager i et almindeligt motorkøretøj. Man har derfor foreslået, at skader forvoldt under motorvæddeløb på afspærret bane holdes uden for loven. Udvalget har herved forudsat, at justitsministeren som led i de i færdselslovens § 43, stk. 4, hjemlede sikkerhedsforanstaltninger ved motorløb på afspærret bane fortsat vil kræve tegnet en forsikring, som dækker de indtrufne skader i passende omfang.

De tilsvarende norske og svenske bestemmelser stiller som betingelse for at holde skade forvoldt ved motorvæddeløb uden for loven, at myndighedernes tilladelse til løbets afholdelse

skal foreligge. En sådan betingelse er ikke stillet i den danske bestemmelse. Dette skyldes, at der efter færdselslovens § 43, stk. 4, ikke formelt kræves tilladelse til løbets afholdelse, men blot gives justitsministeriet hjemmel til at bestemme, hvilke sikkerhedsforanstaltninger der skal træffes. Da motorløb på afspærret bane næppe kan tænkes afholdt, uden at myndighederne er blevet bekendt dermed og har haft lejlighed til at påse, at de til enhver tid gældende sikkerhedsforskrifter, derunder tegning af påbudt forsikring, er opfyldt, vil den foreslåede danske bestemmelse næppe i praksis medføre nogen forskel fra de norske og svenske bestemmelser.

For motorløb, der afholdes på privat, ikke-afspærret område (terrænløb og lignende) har udvalget ikke ment at burde foreslå særlige be-

stemmelser. Der skønnes ikke her at være tilstrækkelig mulighed for at påse, at særskilt forsikring tegnes, ligesom skaderne kan ramme tilfældige forbipasserende, som i alle tilfælde bør være beskyttet af lovens almindelige bestemmelser.

Til § 26.

Bestemmelsen giver regler om lovens ikrafttræden.

I stk. 2 og 3 gives regler om, at de inden lovens ikrafttræden tegnede ansvarsforsikringer ved lovens ikrafttræden ændres i overensstemmelse med lovens regler, således at selskaberne samtidig bliver berettiget til at foretage den fornødne forhøjelse af præmien.

VII. Bilag.

I. De nordiske udvalgs udkast opstillet som paralleltekster.

*Kapitel 1.***Erstatning fra det skadevoldende køretøjs forsikring.**

§ 1.

Stk. 1. Skade på person eller ting, som voldes ved et motordrevet køretøjs brug som køretøj, skal erstattes af det forsikringsselskab, i hvilket køretøjet efter reglerne i kapitel 3 er forsikret, selv om ingen har skyld i skaden.

Stk. 2. Om skadelidtes ret til erstatning gælder, for så vidt ikke andet er bestemt, dansk rets almindelige regler.

o 2.

Erstatning efter denne lovs regler kan ikke kræves

- 1) for skade på køretøjet eller på ting, der befordres med dette, bortset fra klæder, personlige ejendele og håndbagage, som nogen har på sig eller med sig under kørselen, og som beskadiges i forbindelse med personskade eller skade på køretøjet.
- 2) for skade på person eller ting, der rammer den, som fører køretøjet,
- 3) for skade på person eller ting, som rammer køretøjets ejer eller bruger, selv om han ikke fører køretøjet.

Stk. 1. Har skadelidte forsætligt eller uagtsomt medvirket til skaden, kan erstatningen bortset fra tilfælde, hvor der kun er udvist ringe uagtsomhed, nedsættes eller bortfalde. Ved afgørelsen heraf lægges vægt på det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt.

Stk. 2. Er skaden sket, medens skadelidte lod sig befordre med køretøjet, skønt han måtte forstå, at besiddelsen var opnået ved en for-

1. kap.

Ersättning för trafikskada.

Skada som i följd av motorfordons bruk i trafik tillfogats person eller egendom, nedan kallad trafikskada, skall ersättas från den trafikförsäkring, som enligt denna lag meddelats för fordonet, oavsett om skadan framkallats genom vållande vid fordonets bruk eller av bristfällighet hos fordonet.

Ersättning skall bestämmas enligt stadganena i 9 kap. 2, 3 och 8 §§ strafflagen, där ej nedan annorlunda stadgas.

Ersättning för skada till person eller egendom, som tillfogats förare av motorfordon eller för skada å fordonets ägare tillhörande egendom, utgår icke från den trafikförsäkring som finnes för fordonet. Från denna försäkring utgår icke heller ersättning för skada å gods, som befordras med fordonet. Dock ersättes skada å kläder, andra personliga bruksföremål och handbagage, som passagerare hade på eller med sig, om skadan uppkommit i samband med att fordonet skadats.

Med passagerare avses i denna lag varje i fordonet medföljande person,, som icke äger eller för detsamma.

Har den skadelidande medverkat till uppkomsten av trafikskada, kan till honom utgående ersättning nedsättas eller förvägras beroende på vad han lät komma sig till last och på det sätt varpå fordonet fördes samt på övriga omständigheter som voro orsak till skadan. Ersättning för skada å person skall dock utgå oavkortad, om hans delaktighet var ringa.

Har skadan tillfogats passagerare, som lät

*Kapitel I.***Erstatning fra trafikforsikringen m. v.**

§ 1 (erstatningens grunnlag og omfang).

1. Volder motorvogn skade på folk eller gods, har skadelidte krav på erstatning fra det forsikringselskap, hvor vognen etter kapitel III er forsikret, selv om ingen har skyld i skaden. Loven gj elder ikke når skaden voldes ved at motorvognen brakes til annet formål enn som kjøretøy.

2. Erstatningen skal fastsettes etter alminnelige erstatningsregler når ikke annet er bestemt. Loven gj elder ikke oppreisning for skade av ikke-økonomisk art (tort og svie).

§ 2 (unntak fra erstatningplikten).

Erstatning etter denne lov omfatter ikke

- a) skade på vedkommende motorvogn sjøl med tilhør eller på gods som føres med motorvognen, bortsett fra klær, personlige brukgjenstander og håndbegasje som noen har på seg eller med seg under kjøringen og som skades i samband med personskade eller vognskade;
- b) skade som noen lider på person eller gods mens han fører motorvognen eller tilhenger til denne;
- c) skade som eieren eller en sjølstendig bruker av motorvognen lider på "person eller gods";
- d) skade på hund som går løs, medmindre vognens eier, bruker, fører eller noen person som følger med i vognen, har skyld i skaden eller på annen mate er ansvarlig etter alminnelige erstatningsregler.

§ 3 (skadelidtes medvirkning).

1. Har skadelidte med forsett eller aktløyse medvirket til skaden, kan erstatningen settes ned eller falle bort, bortsett fra tilfelle hvor han bare har utvist liten aktløyse. Ved avgjørelsen legges vekt på det forhold som er utvist fra hver side og på tilhøva ellers.

2. Er skaden skjedd mens skadelidte lot seg kjøre i den skadegjørende vogn, enda han visste eller måtte forstå at vognen var fra-

*I kap.***Om ersättning från trafikförsäkring.**

1 §.

Lider någon skada till person eller egendom i följd av motorfordons bruk i trafik, skall från den trafikförsäkring, som enligt 3 kap. meddelats för fordonet, utgå ersättning, ändå att vållande vid fordonets bruk icke ligger någon till last.

Ersättningen skall bestämmas enligt de grunder som angivas i 6 kap. strafflagen, där ej nedan annorlunda stadgas.

Ersättning utgår icke i anledning av skada till person eller egendom som tillfogats fören av det fordon, för vilket försäkringen meddelats.

Ersättning utgår icke för skada å fordonet eller å egendom, som eljest tillhör fordonets ägare eller brukare, ej heller för skada å egendom, som befordras med fordonet. Den som färdas i fordonet utan att föra detta äge dock rätt till ersättning för kläder, personliga bruksföremål i övrigt och handbagage, om skadan uppkommit i samband med personskada eller skada å fordonet.

Har den som led skadan medverkat till denna genom vållande som ej var ringa, må ersättningen nedsättas eller helt bortfalla. Vid prövningen skall beaktas, förutom vad den skadelidande låtit komma sig till last, jämväl det sätt varpå fordonet fördes samt omständigheterna i övrigt.

Har den skadelidande låtit sig befordra med fordonet, oaktat han måst inse att fordonet

brydelse, eller at køretøjet anvendtes i forbindelse med en forbrydelse, har han kun krav på erstatning, såfremt og i det omfang særlige grunde taler derfor.

§ 4.

Stk. 1. Volder et motordrevet køretøj skade på et andet motordrevet køretøj eller et køretøj, der løber på skinner, eller på person eller gods, som befordres dermed, udredes erstatning kun, såfremt skaden skyldes uforsvarligt forhold hos ejeren, føreren eller nogen i køretøjet, mangler ved køretøjet, eller at køretøjet iøvrigt er ført, anbragt eller på anden måde brugt i strid med de gældende færdselsregler.

Stk. 2. Foreligger der også på den side, hvor skaden er sket, forhold som nævnt i stk. 1, afgør retten under hensyn til det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes, således at der alene hæftes for dette beløb.

§ 5.

Volder et motordrevet køretøj, der holder stille, skade, uden at det sker i tilslutning til køretøjets standsning eller igangsætning, kan erstatning kun kræves, når skaden skyldes forhold som nævnt i 8 4.

§ 6.

Stk. 1. Erstatning for personskade kan, uanset om flere køretøjers forsikringselskaber hæfter

sig befordra med fordonet, oaktat han måste inse att fordonet hade åtkommits olovligen eller användes för brott som icke var ringa, skall ersättning från fordonets försäkring utgå allenast i den mån synnerliga skäl föreligga därtill.

Har motorfordon medfört trafikskada å annat motorfordon, fordon, som løper på skenor eller å förara av sådant fordon eller å person eller egendom som befordrades därmed, skall ersättning från förstnämnda fordons försäkring icke utgå, med mindre skadan vållats av fordonets ägare, förare eller passagerare eller uppkommit till följd av att fordonet var ställt eller eljest brukades i strid mot trafikregler eller var behäftat med bristfällighet. Lag samma vare om skada å djur, som var utan uppsikt.

Förelåg även å den sida, där skada uppkom, vållande eller annat sådant förhållande som i 1 mom. säges, prove rätten med hänsyn till vad som i detta hänseende ligger å den ena eller den andra sidan till last och de till skadan bidragande omständigheterna i övrigt, i vad mån och till vem ersättning skal utgå. Ersättning för skada å person skall dock utgå i enlighet vad som i 3 § 1 mom. stadgas.

Har motorfordon givit upphov till trafikskada, medan det stod stilla, skall för ersättningsskyldigheten gälla de grunder som stadgas i 4 § 1 mom., ändå att skadan gått å annan person eller egendom än där säges. Har skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, vare dock lag som i 1 § 1 mom. stadgas.

vendt rette innehaver ved en forbrytelse eller at vognen ble brukt i samband med en forbrytelse, kan han bare kreve erstatning for så vidt særlige grunner taler for det.

§ 4 (sammenstøt etc.)

1. Volder motorvogn skade på annen motorvogn eller på skinnegangvogn, eller på folk eller gods i noen slik vogn, gjelder erstatningsplikten fra den førstnevnte vogns side bare når skaden skyldes

- a) uforsvarlig forhold hos eier, bruker eller fører av denne vogn eller hos noen person som følger med i vognen, eller
- b) mangel eller svikt ved vognen, eller
- c) at vognen for øvrig er blitt kjørt, anbrakt eller behandlet i strid med gjeldende trafikkregler.

2. Er det også fra den annen vogns side eller fra flere vogners side utvist forhold som nevnt i nr. 1, avgjør retten om og i tilfelle med hvilken sum erstatningen skal falle hver enkelt vogn til last, slik at det fra hver side bare heftes for denne sum overfor skadelidte på den motsatte side. Ved avgj øreisen tas omsyn til det forhold som er utvist fra hver side og til tilhøva ellers.

§ 5 (parkert motorvogn).

1. Volder motorvogn skade mens den står stille og uten at skaden skjer i tilslutning til vognens stansing eller igangsetting, kan erstatning bare kreves når skaden skyldes forhold som nevnt i § 4 nr. 1 bokstav a-c.

2. Erstatning i tilfelle som omhandlet i nr. 1 kan ikke kreves etter denne lov når skaden voldes mens vognen på forsvarlig vis er satt ut av bruk på et sted som ikke er åpent for alminnelig ferdsel. Heller ikke ellers kan erstatning i tilfelle som nevnt i nr. 1 kreves av den som har påtatt seg mot vederlag å reparere, føre tilsyn med eller oppbevare motorvognen, og som derunder lider skade på person eller gods. Det samme gj elder oppdragstakerens folk eller medhjelpere.

§ 6 (begrensing av erstatningssummer).

1. Erstatning for personskade skal ikke overstige 150.000 kroner for hver skadd eller drept

åtkommits olovligen eller användes för brott som icke var ringa, skall ersättning från fordonets försäkring utgå allenast i den mån synnerliga skäl äro därtill.

4 §.

Har genom fordonets bruk uppkommit skada å annat motorfordon, å järnvägståg eller spår-vagn eller å förare av sådant fordon eller å person eller egendom som befordrades därmed, skall ersättning från förstnämnda fordons försäkring icke utgå, med mindre skadan uppkommit till följd av vållande av fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare eller bristfällighet hos fordonet eller genom att detta eljest förts, ställts eller på annat sätt brukats i strid mot gällande trafikregler.

Förelåg även å den sida, där skadan uppkom, förhållande som i första stycket sägs, prøve rätten med hänsyn till vad som ligger vardera sidan till last och omständigheterna i övrigt, i vad mån ersättning skall utgå.

Stod fordonet stilla när det gav upphov till skadan, skall skyldigheten att utgiva ersättning vara begränsad på sätt i 4 § första stycket angives, ändå att skadan icke tillfogats person eller egendom som där sägs. Har skadan uppkommit i anslutning till att fordonet stannades eller skulle igångsättas, vare dock lag som i 1 § första stycket stadgas.

Ersättning för skada å egendom i följd av en och samma händelse utgår med tillhopa

for skaden, ikke overstige 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person.

Stk. 2. Erstatning for tingsskade forvoldt ved en enkelt begivenhed kan ikke overstige 50.000 kr. for hvert skadevoldende køretøjs forsikring.

Stk. 3. Forslår det i stk. 2 nævnte beløb ikke til dækning af flere personers erstatningskrav, nedsættes kravene forholdsmæssigt. Krav, som er dækket ved anden forsikring, fyldestgøres ikke, før de øvrige krav er dækket. Den, der ikke inden 1 måned efter den skadevoldende begivenhed underretter køretøjets forsikrings-selskab om, at han vil rejse erstatningskrav, har, når erstatning er betalt til dækning af anden skade, kun krav på fyldestgørelse af den resterende del af forsikringssummen.

Stk. 4. Udover de anførte forsikringssummer er selskabet pligtig at betale renter og sagsomkostninger.

§ 7.

Stk. 1. Volder et motordrevet køretøj, der i strid med denne lovs kapitel 3 ikke er forsikret, skade, kan skadelidte kræve erstatning efter foranståede regler af den, der har undladt at opfylde forsikringspligten, eller som førte køretøjet, da skaden forvoldtes, vidende om, at lovpligtig forsikring ikke forelå. Ansvarer kan dog efter rettens bestemmelse nedsættes eller bortfalde, når der foreligger undskyldende omstændigheder.

Stk. 2. I det i stk. 1 nævnte tilfælde har samtlige forsikringsselskaber, der er anerkendt efter denne lov, pligt til i forening at dække skaden, som hvor foreskreven forsikring foreligger. Dette gælder dog ikke skade, som køretøjet volder nogen, medens han befordres dermed vidende om, at foreskreven forsikring for køretøjet ikke foreligger, og ej heller skade, der volder af traktor.

6§.

Har trafikskada inträffat då föreskriven trafikförsäkring icke fanns för fordonet eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan framkallats, ansvare för skadan en förening, trafikförsäkringsföreningen, där samtliga trafikförsäkringsbolag äro medlemmar, som om trafikförsäkring meddelats av föreningen. Skada som orsakats av okänt fordon ersattes dock endast där denna bestått av personskada och i samband därmed uppkommen skada å kläder eller andra personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade, eller träffat klöv- eller hovdjur, som tjänar hushållningen.

person. Kan erstatning avkreves flere erstatningpliktige, gj elder denne begrensing den samlede erstatning, uansett om en eller flere vogner har voldt skaden.

2. For skade på gods som en motorvogn volder ved en enkelt skadehending, skal erstatningen ikke overstige 50.000 kroner. Denne begrensing gj elder også når erstatning kan avkreves flere erstatningpliktige for samme vogn. Har flere vogner voldt skaden, hefter de erstatningpliktige for hver enkelt vogn for det nevnte beløp.

3. Dersom summen i nr. 2 ikke rekker til dekking av flere skadelidtes erstatningskrav, nedsettes erstatningen til hver enkelt forholdsmessig etter skadenes størrelse. Skade som er dekt ved annen forsikring, erstattes dog ikke til foretrekkelighet for andre krav.

Krav må innen 1 måned etter skadehendingen meldes til vedkommende forsikringinnretning eller i tilfelle til staten, jfr. § 11. Når erstatning er utbetalt til dekking av annen skade, kan senere meldte krav bare kreves dekt av den gjenværende del av den sum vedkommende hefter med (forsikringssummen).

4. I tillegg til erstatningssummene etter denne paragraf kommer i tilfelle renter og sakskostnader.

§ 7 (uforsikret eller ukjent motorvogn).

1. Er en skadegjørende motorvogn i strid med denne lovs regler ikke forsikret (jfr. § 10), kan den skadelidte kreve erstatning etter regiene i kapitlet her av den som har unnlatt å oppfylle sin forsikringsplikt, eller som i skadeøyeblikket førte motorvognen, skjønt han visste eller måtte forstå at pliktig trafikkforsikring ikke forelå. Retten kan dog la erstatningsplikten sette ned i tilfelle hvor vedkommendes forhold er unnskyldelig, og den fulle erstatningsplikt ville virke urimelig.

2. Volder en uforsikret, men forsikringspliktig motorvogn skade, plikter de etter § 12 godkjente forsikringselskaper i fellesskap å dekke skade på folk eller gods i samme utstrekning som om den skadegjørende motorvogn hadde vært lovlig forsikret hos dem. Herfra unntas likevel skade voldt av traktor eller kraft- eller arbeidsmaskin som ikke er registreringpliktig etter motorvognloven. Det samme gjelder

høgst femti tusen kroner for varje motorfordon, vars bruk orsakat skadan. Svare två eller flera försäkringar för samma egendomsskada, häftar varje försäkring allenast med sitt belopp. Kanna på grund av vad nu sagts ej alla ersättningsberättigade erhålla full ersättning, nedsettas deras ersättningar med samma kvotdel. I den mån anspråk är täckt genom annan försäkring, må det dock icke göras gällande till förfång för övriga anspråk.

Äro flera berättigade till ersättning för skada å egendom och har någon av dem underlåtit att inom en månad från olyckstillfället giva försäkringsanstalten meddelande om att han ämnar framställa ersättningsanspråk i anledning av skadan, äge han, om sådan ersättning utbetalats till annan, icke utfå mera än återstoden av vad försäkringsanstalten må vara skyldig att utgiva i ersättning, utan så är att anstalten visste eller hade skälig anledning antaga att ersättningsanspråk var att motse från honom. Var den som mottog betalningen därvid ej i god tro, vare han skyldig att utgiva vad han må hava uppburit för mycket.

Ränta och ersättning för rättegångskostnad, som tillerkänts den skadelidande i mål mot fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, skall, om målet varit av betydelse jämväl för bestämmande av anstaltens ansvarighet, utgå från försäkringen, även om det i första stycket angivna försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

Är trafikförsäkring som enligt denna lag bort finnas ej gällande för fordonet då skada inträffar, vare en av samtliga trafikförsäkringsanstalter bildad förening (trafikförsäkringsföreningen) ansvarig för skadan, som om trafikförsäkring meddelats av föreningen.

Stk. 3. Er personskade forvoldt af et ukendt motordrevet køretøj, er de anerkendte forsikringsselskaber forpligtet til i forening at dække skaden og eventuel skade på klæder og personlige ejendele, som den skadelidte havde på sig, i samme omfang, som denne skulle dækkes af et forsikringsselskab, hvis det skadevoldende køretøj var kendt, og foreskreven forsikring forelå.

Stk. 4. For beløb, som forsikringsselskaberne i medfør af disse regler har udredet til skadelidte, indtræder de i skadelidtes krav i anledning af skaden.

Kapitel 2.

Personligt ansvar og regres.

§.

Stk. 1. Reglerne i §§ 3, stk. 1, og 4, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse på det personlige ansvar, som efter almindelige erstatningsregler kan pålægges køretøjets ejer, bruger, fører og passagerer for skade, der kan kræves erstattet efter reglerne i kapitel 1.

Stk. 2. Har den pågældende ikke forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed, kan der ikke pålægges ham erstatningsansvar, der ikke er dækket af den i kapitel 1 omhandlede forsikring. Er skaden ikke voldt med forsæt, og vil det fulde ansvar ramme den pågældende uforholdsmæssig hårdt, afgøres det under hensyn til omstændighederne, hvor vidt hans ansvar skal række udover de i § 6 fastsatte begrænsninger.

Stk. 3. Har skadelidte undladt at anmelde sit krav til forsikringsselskabet i henhold til § 6, stk. 3, og derved helt eller delvis mistet sin ret mod selskabet, fortabes retten til erstatning hos den personligt ansvarlige i tilsvarende omfang.

2 kap.

Personlig ansvarighet och regressrätt.

Har skadeståndsanspråk till följd av skada, för vilken ersättning gives av trafikförsäkringen, riktats emot ägare eller förare av motorfordon eller passagerare däri på grund av allmän lag, skall skadeståndet ändå bestämmas med tillämpning av de stadganden, som gälla för försäkringsbolags ansvar. Trafikförsäkringen skall i sådant fall gälla som ansvarighetsförsäkring för den skadeståndsskyldige och om målet varit av betydelse för bestämmande av försäkringsgivarens ansvarighet, skall från försäkringen gäldas även ränta å skadeståndsbeloppet och ersättning för rättegångskostnad, som tillerkänts den skadelidande.

skade som noen har lidt mens han lot seg kjøre i den skadegj ørende motorvogn, skjønt han visste eller måtte forstå at den ikke var lovlig forsikret.

3. Volder en ukjent motorvogn skade, plikter de etter § 12 godkjendte forsikringselskaper - i samme utstrekning som om motorvognen hadde vært lovlig forsikret hos dem - å erstatte skade på folk og sammen med denne i tilfelle skade på klær og personlige brukgj enstander som den skadde hadde på seg.

4. For utbetalte erstatninger etter denne paragraf inntreer forsikringselskapene i skadelidtes krav i anledning av skaden.

Kapitel II.

Personlig ansvar og regress.

§ 8 (personlig ansvar og ansvarbegrensing).

1. Er vognens eier, bruker, fører eller noen person som følger med i vognen, erstatningsansvarlig etter alminnelige erstatningsregler for skade som går inn under denne lov, gj elder reglene om skadelidtes medvirkning i § 3 nr. 1 og om erstatningfordeling med sammenstøt m. v. i § 4 nr. 2 også i forhold til dem.

2. Erstatningsansvaret skal begrenses etter reglene i § 6, når vedkommende ikke har voldt skaden forsettlig eller hensynsløst. Er det ved en skadehending også forsettlig eller hensynsløse skadevoldere, teller deres ansvar eller erstatningbetaling ikke med ved denne begrensing. Dersom vedkommende ikke har voldt skaden forsettlig og det fulle ansvar ville ramme ham uforholdsmessig hårdt, kan retten under omsyn også til skadelidtes tarv og tilhøva ellers bestemme at hans ansvar skal settes ned så langt at han oppnår inntil samme ansvarbegrensing som angitt.

3. Har skadelidte ikke meldt sitt krav til vedkommende forsikringinnretning (eller i tilfelle til staten) innen månedsfristen etter § 6 nr. 3 gj elder reglene der om mulig rettstap også for erstatningoppjøret overfor en begrenset ansvarlig etter paragrafen her.

4. Erstatningsansvaret skal innen forsikringens ramme dekkes av trafikkforsikringen eller en dermed likestilt erstatningspliktig (jfr. §§ 7 og 11), for så vidt denne ikke har regressrett mot vedkommende ansvarlige.

Samma lag vare där ej kan utrönas genom vilket fordon skadan orsakats, dock att ersättningskyldigheten i sådant fall icke omfattar annan skada än personskada samt i samband därmed uppkommen skada å kläder och andra personliga bruksföremål, vilka buros av den skadade. Blir fordonet sedermera känt, äge föreningen återkräva vad den utgivit av försäkringsanstalt, som meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Att i vissa andra fall kronan, trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt är ansvarig för skadan såsom om trafikförsäkring meddelats, därom stadgas i 10 och 11 §§.

Om skadeståndsskyldigheten m. m.

o c.

Beträffande skada, som skall ersättas enligt 1 kap., gälle även vid bestämmande av den skadeståndsskyldighet, som enligt allmän lag åvilar fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, vad i 3 § första stycket och 4 § andra stycket stadgas.

Är egendomsskada större än att den täckes av det i 6 § första stycket angivna försäkringsbeloppet, må skadeståndsskyldighet med belopp överskjutande detta icke åläggas fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, med mindre han vållat skadan uppsåtligen eller hensynslöst. Har skadan icke vållats med uppsåt, må skadeståndet nedsättas, där det eljest skulle bliva oskäligt betungande.

Har den som led skadan försummat att enligt 6 § andra stycket anmäla sitt anspråk till försäkringsanstalten och till följd därav helt eller delvis gått miste om sin rätt mot anstalten, vare han i motsvarande mån förlustig sin rätt till skadestånd av ägaren, brukaren, föraren och passageraren.

Trafikförsäkringen skall i förhållande till fordonets ägare, brukare, förare och passagerare gälla som ansvarighetsförsäkring.

§9.

Stk. 1. Ejeren (brugeren) bærer i forhold til forsikringsselskabet selv risikoen for de første 200 kr. af den skade, der voldes ved enhver af forsikringen omfattet begivenhed. Forsikringsselskabet er pligtig at inddrive dette beløb hos den pågældende.

Stk. 2. Forsikringsselskabet har regres mod køretøjets ejer eller fører eller en deltager i dettes brug, såfremt han enten har forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed eller har opnået besiddelsen af køretøjet ved en forbrydelse eller deltog i brugen, skønt han måtte forstå, at besiddelsen var opnået ved en forbrydelse. Forsikringsselskabet har endvidere regres mod føreren, såfremt han, da skaden forvoldtes, var påvirket af spiritus i et sådant omfang, at han var ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Har han ikke forvoldt skaden med forsæt, og vil ansvaret ramme ham uforholdsmæssig hårdt, eller findes det iøvrigt efter omstændighederne rimeligt, kan regreskravet dog nedsættes eller endog helt bortfalde.

Stk. 3. Det er forbudt at dække det i stk. 1 og 2 hjemlede regresansvar ved forsikring.

Stk. 4. Selskabet kan ikke fraskrive sig den i stk. 1 og 2 hjemlede regresret, men kan forbeholde sig videregående regresret, for så vidt det er foreneligt med forsikringsaftalelovens regler. Bestemmelsen i stk. 2, sidste punktum finder tilsvarende anvendelse.

8 §.

Har i 7 § nämnd person framkallat skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande eller har skadan vållats under färd med motorfordon, som åtkommits genom eller användes för brott, som icke var ringa, eller har föraren vållat skadan under sådan påverkan av alkohol, att han var ur stånd att föra fordonet på betryggande sätt, och utgiver i ty fall trafikförsäkringsbolag eller trafikförsäkringsföreningen i ersättning för skada ett belopp, som mottagaren äger rätt att kräva av den skadeståndsskyldige, övergår denne rätt till bolaget eller föreningen.

Avtal, varigenom bolaget eller föreningen förbehåller sig rätt emot den skadeståndsskyldige utöver, vad som i denna paragraf stadgas, vare ogillt.

Försäkringsbolaget, som meddelat trafikförsäkringen, eller trafikförsäkringsföreningen, då den står i ansvar för ersättningen, skall inkallas att höras i rättegång som avses i 7 §.

§ 9 (forsikringsgiverens regress mot vognens ansvarlige).

1. For erstatning utbetalt etter denne lov har forsikringsgiveren regress mot den skadegjørende vogns eier, bruker, fører og enhver person som fulgte med i vognen, såframt vedkommende

- a) har voldt skaden forsettlig eller hensynsløst, eller
- b) har tiltatt seg rådigheten over vognen ved en forbrytelse eller medvirkte til vognens bruk enda han visste eller måtte forstå at den var fravendt rette innehaver ved en forbrytelse, eller
- c) førte vognen til skade under sjølforskyldt påvirkning av noe rus- eller bedøvelsesmiddel eller medvirkte til vognens bruk skjønt han visste eller måtte forstå at føreren var påvirket som nevnt.

Har vedkommende ikke voldt skaden forsettlig, kan dog retten la regresskravet sette ned eller falle bort, dersom ansvaret ville virke urimelig.

2. Det er forbudt å dekke regressansvar etter denne paragraf ved forsikring, og avtale herom er ugyldig.

3. Forsikringsgiveren kan ikke fraskrive seg noen regressrett etter denne paragraf. Han kan forbeholde seg videregående regress mot forsikringstakeren for så vidt det er forenelig med forsikringavtalelovens regler, men ikke på det grunnlag at en ansvarlig som nevnt i nr. 1 har voldt skaden ved en aktløyse som ikke kan betegnes som hensynsløs.

Har på grund av vad i 1 kap. stadgas försäkringsanstalt i ersättning för skada utgivit belopp, som mottagaren ägt att såsom skadestånd utkräva av fordonets ägare, brukare, förare eller passagerare, inträde anstalten i skadeståndsrätten mot denne, där han vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst eller under färd med fordon, som, efter vad han måst inse, åtkommit olovligen. Rätt till inträde som nu sagts foreligge ock gentemot föraren, om han vållat skadan under sådan påverkan av alkohol eller annat stimulerande eller bedövande ämne att han var ur stånd att föra fordonet på betryggande sätt. Har skadan icke vållats med uppsåt, må dock återbetalningsskyldigheten nedsättas till belopp som finnes skäligt.

Ansvarighet enligt första stycket må icke täckas genom försäkring.

Vid tecknande av försäkring må göras förbehåll om rätt för anstalten att, i större omfattning än som följer av första stycket, av försäkringstagaren återkräva vad anstalten utgivit.

Kapitel 3.

Forsikringspligt m. v.

§ 10.

Stk. 1. Til dækning af erstatningskrav efter reglerne i denne lovs kapitel 1 skal ejeren af ethvert motordrevet køretøj, der skal registreres eller godkendes af det offentlige, i et af justitsministeriet anerkendt forsikringsselskab tegne forsikring og holde denne i kraft.

Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer skal sådan forsikring tegnes og holdes kraft af den, som bruger køretøjet eller lader det bruge på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

Stk. 3. Føreren af en cykle med hjælpemotor skal under kørselen til enhver tid på forlangende af politiet ved forevisning af præmiekvittering godtgøre, at foreskrevne forsikring er tegnet og holdt i kraft.

§ 11.

Køretøjer, der tilhører danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner, er fritaget for forsikringspligt. Køretøjer tilhørende fremmede stater, internationale organisationer eller danske kommuner kan af justitsministeriet fritages for forsikringspligt. Foreligger forsikring herefter ikke, hæfter den danske stat eller vedkommende kommune over for de erstatningsberettigede ligesom et forsikringsselskab ved lovpligtig forsikring og har, når erstatning er betalt, over for andre, der har pligt til at erstatte skaden, samme ret til dækning, som et forsikringsselskab ville have.

Trafikförsäkring.

10 §.

För motorfordon, som brukas i trafik, skall ägare till fordonet hava trafikförsäkring hos försäkringsbolag, som har tillstånd att meddela sådana försäkringar.

Till ägare av motorfordon, som införts till landet för tillfälligt bruk, meddelas försäkring av trafikförsäkringsföreningen. Därest landet för tillfälligt bruk, meddelas **för**trafikskada, som framkallas av sådant fordon, är i utfästelsen avsedd ägare fri från försäkringsplikt.

Försäkringsplikt åvilar icke staten.

11 §.

Ägare till motorfordon, som icke haft trafikförsäkring för fordonet, oaktat han bort hava sådan, är pliktig att för den tid hans försumelse omfattar till trafikförsäkringsföreningen erlägga en gottgörelse, som för varje fall bestämmes av nämnda förening och som motsvarar högst fyrdubbel eller, om trafikskada inträffat, högst tiodubbel försäkringspremie.

*Kapitel III.***Trafikkforsikring.**

§ 10 (forsikringplikt).

Til dekking av erstatningkrav etter kapitel I skal vogneieren tegne og holde i kraft trafikkforsikring for motorvogn som er registreringpliktig etter motorvognloven. Motorvogn som ikke er registreringpliktig etter motorvognloven, skal trafikkforsikres av den som braker eller fører vognen eller lar den brake på gate, veg eller plass som en åpen for alminnelig ferdsel (jfr. § 19).

§ 11 (unntak fra forsikringplikten)

1. Den norske stat er fritatt for forsikringplikt etter denne lov.
2. Departementet kan frita for forsikringplikt motorvogner som tilhører en fremmed makt eller en mellomfolkelig samskipnad.
3. Er en motorvogn uforsikret i henhold til denne paragraf, har den norske stat samme erstatningplikt for vognens skadegjøring og - i mangel av annen avtale — samme rett **till** dekking hos andre ansvarlige som en forsikringsgiver har ved lovpliktig forsikring.

*3 kap.***Om försäkringsplikt m. m.**

10 §.

Ägare av motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, skall taga och vidmakthålla trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsplikt åvilar icke staten. Konungen äger att från försäkringsplikten befria främmande stat och internationell organisation. För skada orsakad av oförsäkrat fordon, som enligt vad nu sagts icke är underkastat försäkringsplikt, svare kronan såsom om trafikförsäkring meddelats.

Om undantag från försäkringsplikten beträffande vissa fordon, som utan att tillhöra staten nyttjas av denna, är särskilt stadgat.

11 §.

Motorfordon, vara försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket såframt trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar förbundet sig att mot envar, som är berättigad **till** ersättning **för** skada i följd av fordonets bruk, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

12.

Justitsministeren fastsætter de nærmere regler for forsikringspligtens gennemførelse, herunder for motordrevne køretøjer fra udlandet, der midlertidigt benyttes her i landet, samt for anerkendelse af forsikringselskaber.

12 §.

Om trafikförsäkringsföreningens uppgifter i anslutning till verkställigheten av denna lag, om dess styre samt om försäkringsbolagens skyldighet och rätt att i förhållande till sina premieintäkter deltaga i föreningens utgifter och inkomster bestämmes i trafikförsäkringsföreningens stadgar, vilka utfärdas medelst förordning sedan föreningen beretts tillfälle att framlägga förslag därom.

Inom trafikförsäkringsföreningen finnes en trafikskadenämnd, som har att handleda och övervaka trafikförsäkringsbolagen i deras ersättningsuppgift. Nämnden består av tio medlemmar, som förordnas av statsrådet för högst tre år åt gången. De skola vara förtrogna med spörsmål rörande trafikskador. Ordförande och viceordförande skola dessutom vara rättskunniga personer. En av medlemmarna skall vara läkare och en företräda teknisk sakkunskap. Av de övriga medlemmarna skola två vara föreslagna av trafikförsäkringsföreningen, två av centralorganisationen för motorfordonstrafik, samt två av den förnämsta organisationen för trafiksäkerhet. Förslag till medlem skall upptaga två kandidater.

13 §.

Grunderna för trafikförsäkringspremierna fastställas av socialministeriet för viss tid, högst tre år sålunda, att premien för de försäkringar, vilka föranlett utbetalande av ersättning, i allmänhet är högre än för andra samt att premierna ökade med försäkringsfondens ränteavkastning förslå till de utgifter, som betingas av försäkringsbolagets verksamhet, samt till förstärkning av bolagets vederhäftighet i sådan utsträckning socialministeriet bestämmer. Socialministeriet äger ock bestämma, att i premien ingår ett skäligt belopp för understödande av sådan verksamhet, som prövas hava allmän betydelse för främjande av trafiksäkerheten.

Hava försäkringspremierna visat sig över eller understiga det i 1 mom. fastställda behovet, skall socialministeriet utfärda, i sistnämnda fall på ansökan, nya grunder sålunda, att över eller underskottet kan förutsättas bliva utjämnat inom lika lång tid som det uppkommit.

Försäkringsbolagen skola, i enlighet med vad ministeriet påbjuder, låta utföra undersökningar och beräkningar, som i denna paragraf stadgade åtgärder kräva.

§ 12 (forsikringinnretninger og forskrifter
m. v.).

1. Trafikforsikring skal tegnes i et forsikringselskap som er godkjent av Kongen eller den han gir fullmakt.

2. Departementet kan gi nærmere regler om forsikringinnretninger, forsikringer og premier, således bl. a.:

- a) om hvorvidt forsikringen skal omfatte skade som motorvognen gjør i utlandet,
- b) om forsikring for utlandske motorvogner som midlertidig brukes her i riket,
- c) om at forsikringsgiveren må godta skadeoppgjør som en godkjent samskipnad av forsikringinnretninger har gått med på,
- d) om fordeling av erstatningutgifter etter § 7 nr. 2 og 3 mellom vedkommende forsikringselskaper.

16 §.

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om trafikförsäkringens anordnande.

12

Har försäkringstagare försummat att betala premie för försäkringen, skall, sedan en vecka förflutit från den dag skyldigheten att erlägga premien inträtt, försäkringsavtalet upphöra att gälla, om premien icke dessförinnan guldits.

§ 13.

Præmier for lovpligtig forsikring og regreskrav efter § 9, stk. 1, kan i mangel af rettidig betaling inddrives ved udpantning. Undladelse af at betale det i § 9, stk. 1, omhandlede beløb medfører samme retsvirkning som undladt præmiebetaling.

§ 14.

Stk. 1. Ophører en forsikringsaftale, skal forsikringen vedblive at gælde i forhold til de erstatningsberettigede, indtil anden forsikring træder i kraft, dog højst til der er forløbet 1 måned, efter at aftalen er ophørt og politiet underrettet derom.

Stk. 2. Over for de erstatningsberettigede hæfter selskabet, selv om det på grund af forsikringstagerens eller tredjemands forhold ikke var forpligtet til at holde en ansvarlig person fri for ansvar.

Stk. 3. Forsikringsaftalelovens kapitel 1 og 2 A og E finder med de af denne lov følgende ændringer anvendelse på den her omhandlede forsikring.

14 §.

Tillstånd för trafikförsäkringsrörelse kan givas endast åt inhemskt försäkringsbolag. Det må icke beviljas med mindre allmänt intresse och en sund utveckling inom trafikförsäkringen påkalla det. Tillståndet kan bifogas villkor och det kan återkallas därest trafikförsäkringsbolaget icke rätter sig efter dem.

§ 13 (inndrivning av försikringspremie).

1. Försikringspremie för trafikförsikring etter denne lov kan inndrives ved utpanting.

§ 14 (om opphør m. v. av forsikringavtale og om forholdet til forsikringavtaleloven).

1. Opphører forsikringavtalen, skal forsikring etter denne lov likevel fortsatt gjelde til fordel for de erstatningberettigede inntil annen trafikförsikring trer i kraft, dog ikke lenger enn 1 måned etter at politiet skriftlig er blitt underrettet om at avtalen er opphört.

2. Skjer det en skadevoldende hending i forsikringtiden, svarer forsikringsgiveren også for følger av hendingen som inntreer etter at forsikringtiden er utløpt.

3. Reglene i lov om forsikringavtaler §§ 1-58, 92-94 og 96 gjelder for trafikförsikring etter loven her, når ikke annet er sagt i loven eller framgår av sammenhengen. I forholdet mellom forsikringsgiver og forsikringtaker reknes trafikförsikringen like med ansvarforsikring, uansett om forsikringtakeren er personlig ansvarlig. Regiene om foreldelse i forsikringavtalelovens §§ 29-30 gjelder ikke for erstatning- eller regresskrav etter denne lov.

13 §.

Oaktat avtal om trafikförsäkring för motorfordon, registrerat här i riket, upphört att gälla, är försäkringsanstalten, såsom om trafikförsäkringen gällde, ansvarig i anledning av händelse, som inträffat innan en månad förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den myndighet, hos vilken fordonet är registrerat. Sådan anmälan bör insändas i två exemplar.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid den i första stycket nämnda fristen av en månad skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.

Är den som lidit skadan berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring, äge vad nu sagts ej tillämpning.

14 §.

Trafikförsäkring må, förutom av anstalt som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som erhållit Konungens tillstånd därtill.

Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är envar som hos denna anstalt tagit trafikförsäkring å motorfordon och fortfarande jämligt 10 § har att hålla sådan försäkring å fordonet vid makt pliktig att inom en månad efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsavtalet mellan honom och den försäkringsanstalt vars tillstånd återkallats skall, ändå att det eljest skolat fortfara att gälla, upphöra när ny försäkringsgivares ansvarighet inträtt.

15 §.

Stadgar för den i 7 § omförmälda trafikförsäkringsföreningen fastställas av Konungen.

Kapitel 4.

Forskellige bestemmelser.

§ 15.

Når krav på erstatning i henhold til denne lov ikke fremsættes over for et motordrevet køretøjs ejer eller vedkommende forsikrings-selskab inden 6 måneder, efter at den, der har kravet, har fået kundskab om skaden og om, mod hvem kravet kan rettes, bortfalder dette, medmindre det kan støttes på almindelige erstatningsregler.

§ 16.

Har køretøjets ejer eller fører bopæl eller fast ophold her i landet, kan den, der har ret til erstatning efter denne lov, ikke anlægge selvstændig sag mod forsikringsselskabet, medmindre sag, under hvilken tiltale er rejst mod køretøjets ejer eller fører, er endelig afgjort, eller han ved erklæring fra vedkommende politimester godtgør, at tiltale ikke vil blive rejst.

§ 17.

Stk. 1. Rejses tiltale for nogen lovovertredelse, der kan medføre erstatningsansvar efter denne lov, skal der gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning. Opnås der ikke forlig om erstatningen, skal erstatningspåstandene påkendes under sagen, selv om straf ikke pålægges tiltalte, jfr. dog stk. 2. Påkendelse af den eller de nedlagte erstatningspåstande kan ske før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf.

Stk 2. I særlige tilfælde, hvor erstatningskravet angår materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan retten, efter at forlig for-gæves er prøvet, nægte kravets forfølgning under straffesagen. Rettens beslutning herom er genstand for kære.

Stk. 3. Det forsikringsselskab, i hvilket der er tegnet forsikring for det af tiltalte benyttede motordrevne køretøj, eller den, som i henhold til § 7 eller § 11 hæfter for den ved køretøjets brug forvoldte skade, bliver for erstatnings-spørgsmålets vedkommende at betragte som part og skal med varsel efter retsplejelovens § 174 som til vidner i straffesager tilsiges til ethvert retsmøde, jfr. dog retsplejelovens § 166. Er dom afsagt, har de pågældende, der er udeblevet under sagen, ret til at begære sagen genoptaget efter reglerne i retsplejelovens §§ 373-376. Under den genoptagne sag kan den ved dommen truffene afgørelse af erstatnings-

4 kap.

Särskilda bestämmelser.

Kapitel IV.

Ymse føresegner om erstatning og regress.

4 kap.

Övriga bestämmelser.

spørgsmålet også ændres for tiltaltes eller forsikringstagerens vedkommende.

Stk. 4. Når erstatningsspørgsmålet påkendes under sagen, kan retten i overensstemmelse med reglerne i retsplejelovens kapitel 30 pålægge rettergangsboeder og sagsomkostninger.

§ 18.

Stk. 1. Påankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, skal enhver, der for erstatningsspørgsmålets vedkommende har været part i den indankede sag, tilige anses som part under anken, for så vidt erstatningsspørgsmålet tages under påkendelse i ankeinstansen, jfr. retsplejelovens § 995.

Stk. 2. Enhver, der, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, har været part i sagen, kan påanke dette efter reglerne i retsplejelovens § 996. Sagen udgår ikke til skriftlig behandling, selv om en eller flere af de indstævnte udebliver.

Stk. 3. I henseende til anke er en i medfør af § 17, stk. 1, sket særskilt påkendelse af erstatningspåstanden at betragte som en selvstændig dom.

§ 19.

Stk. 1. Sammen med erstatningsspørgsmålet skal retten af egen drift påkende spørgsmålet, om og i hvilket omfang forsikringsselskabet efter udredelse af erstatning har regres i medfør af § 9, stk. 2. På grundlag af en dom, der anerkender sådan regres, kan der foretages eksekution for regresbeløbet i det omfang, hvori forsikringsselskabet godtgør at have betalt den ved dommen pålagte erstatning.

Stk. 2. Pålægges der ved dommen flere motordrevne køretøjers ejere, førere og forsikringsselskaber ansvar for samme skade, bliver det efter påstand ved dommen at afgøre, om og i hvilket omfang de for hvert enkelt køretøj erstatningspligtige i forhold til de øvrige skal bære erstatningen.

Stk. 3. Reglerne i §§ 17 og 18 finder tilsvarende anvendelse på de i stk. 1 og 2 omhandlede afgørelser.

§ 20.

Erstatning for arbejdsudygtighed og for tab af forsørger kan fastsættes til enten et løbende underholdsbidrag eller til en sum een gang for alle.

§ 15 (erstatning for tapt arbeidsevne og tap av forsørger).

1. Erstatning for tapt arbeidsevne eller for tap av forsørger skal fastsettes til en sum en gang for alle, men retten kan på grunn av sær-

§ 21.

Krav på erstatning for fremtidig arbejdsudygtighed eller for tab af forsørger kan ikke overdrages eller gøres til genstand for kreditorforfølgning. Fastsættes sådan erstatning til en sum een gang for alle, kan retten bestemme, at beløbet skal undrages kreditorernes forfølgning ved at båndlægges efter justitsministeriets nærmere bestemmelse.

§ 22.

(se side 90).

19 §.

Om utmätning av fortlöpande ersättning enligt denna lag vare gällande vad som är stadgat om utmätning av lön. Själva rätten till fortlöpande ersättning må ej tagas i mät.

egne forhold i den enkelte sak bestemme at erstatningssummen skal utbetales i årlige terminer. Slik bestemmelse kan retten når som helst omgjøre etter krav av en part.

2. Krav på erstatning som nevnt i nr. 1 kan ikke uten rettens samtykke overdras eller gjøres til gjenstand for kreditorforfølgning. Retten kan bestemme at en anerkjent eller tilkjent erstatning for slikt tap skal båndlegges av vedkommende departement.

§ 16 (solidarplikt).

Når flere etter denne lov plikter å erstatte samme skade, og ikke annet er sagt eller framgår av sammenhengen, hefter de overfor skadelidte en for alle og alle for en så langt hver enkelts erstatningsplikt rekker.

§ 17 (ikke regresskrav til fortrensel for skadelidte).

Regresskrav etter denne lov kan ikke gjøres gjeldende til fortrensel for udekt krav på erstatning som skadelidte har for samme skade etter denne lov.

21 §•

Fordran å ersättning i anledning av skada å person må ej tagas i mät för gäld.

Överlåtelse av sådan fordran vare ej gällande till högre belopp än som motsvarar vad förvärvaren av fordringen betalat till den ersättningsberättigade.

15 §.

Laga domstol i mål angående på denna lag grundat ersättningsanspråk är allmän underrätt på den ort, där skadan timat eller där vederbörande försäkringsbolag eller trafikförsäkringsföreningen, då den står i ansvar för ersättningen, har sin hemort. Talan skall anhängiggöras inom tre år från den tidpunkt då den skadelidande erhöll vetskap om skadan och om den för skadan ansvarige.

Den, som icke anhängiggjort sin talan inom i 1 mom. föreskriven tid, går förlustig sin rätt till ersättning i stöd av denna lag. Likställt med väckande av talan anses dock, att vederbörligt trafikförsäkringsbolag eller trafikförsäkringsföreningen, då den står i ansvar för ersättningen, inom i sagda moment föreskriven tid antingen bevisligen tillställts skriftlig anmälan om trafikskada innehållande uppgift om skadans ort och tid samt om den skadelidande och hans adress, eller ock kallats att höras såsom i 9 § namnes.

16 §.

De i 1 § 2 mom. nämnda stadgandena böra tillämpas så, att såsom ersättning betraktas gottgörelse utom för minskning i inkomst eller uppehälle även för uppskov med inkomst av arbete eller näring och för de särskilda kostnader, som framkallas av hjälplöshetstillstånd, vidare att till de personer, vilka kunna utfå ersättning, höra utom änka och barn även varje annan person, som den omkomne, då trafikskadan inträffade, var skyldig att försörja, så ock den, som då hade rätt till underhållsbidrag av honom, samt att ersättning åt dessa skall bestämmas med beaktande av den omkomnes inkomster av ovannämnda art. Om de personliga förhållanden, varpå storleken av fortlöpande ersättning eller behovet av försörjning bero, gestalta sig olika vid olika tider, skall ersättningen bestämmas härefter. Om dessa förhållanden väsentligt förändrats sedan ersättning fastställts medelst dom eller avtal, må ersättningen på ersättningstagarens eller givarens talan rättas på motsvarande sätt.

Såsom ersättning för skada å motorfordon har ägaren rätt att utfå det belopp som svarar mot kostnaden för av skadan påkallad reparation eller, mot överlåtelse av fordonet till ersättningsgivaren, det gängse värde fordonet hade omedelbart före skadefallet.

17 §.

Vad i denna lag är stadgat om de rättigheter och skyldigheter, vilka till följd av trafikskada uppstå för försäkringsbolag, som meddelat försäkring för fordonet, vare tillämpligt jämväl på staten som om den vore försäkringsgivare för sitt eget fordon. Vad i 12 § 2 mom. är stadgat om trafikförsäkringsbolagen äger likaså tillämpning på myndighet, som företräder staten i ersättningsärenden i stöd av denna lag.

*Kapitel 5.***Lovens område og ikrafttræden.**

§ 23.

Stk. 1. Ved motordrevet køretøj forstås i denne lov enhver indretning, der med motor som drivkraft kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsynet med hjul, bæltter, valser, meder eller andet.

Stk. 2. Til motordrevne køretøjer henregnes ikke luftfartøjer eller køretøjer, der er indrettet til at føres af gående.

Stk. 3. Køretøjer, der efter deres beskaffenhed frembyder ringe fare, kan af justitsministeren ved bekendtgørelse undtages fra lovens regler.

18 §.

Med motorfordon forstås i denna lag maskin-drivet fortskaffningsmedel eller arbetsredskap, som är avsett för färd på marken och icke löper på skenor. Medelst förordning kan dock stadgas att fortskaffningsmedel eller arbetsredskap, vars vikt och hastighet äro ringa, icke skall anses vara motorfordon.

§ 24.

For skade voldt af motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes af det offentlige, gælder denne lov kun, når skaden er voldt på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel. For cykler med hjælpemotor gælder denne begrænsning dog ikke.

Fordon är icke i trafik i den bemärkelse denna lag avser, då det för förvaring eller reparation lämnats på från trafiklederna avskild plats, såsom bilgarage eller reparationsverkstad, eller då det å dylik plats brukas för jordbruksarbete eller annars för väsentligen annat ändamål än för person- eller godsbefordran.

§ 25.

Denne lov gælder ikke for skade forvoldt under motorløb, der afholdes på afspærret bane.

Fordonet är ej heller i trafik, då det brukas å från trafikled avskilt område i tävlings-, övnings- eller experimentsyfte. Om den ansvarig-

Kapitel V.

Definisjoner og unntak fra loven.

§ 18 (motorvogn).

1. Med motorvogn mener denne lov ethvert kjøretøy som med kraftmaskin til framdrift er bestemt til å ferdes på jorden uten skinner, herunder også trådbuss (trolleybuss). Tilhenger til motorvogn anses som en del av vognen når og så lenge den kjøres sammen med motorvognen.

2. Som motorvogn reknes ikke luftfartøy og heller ikke kjøretøy som er innrettet til bare å føres av gående.

3. Kongen kan helt eller delvis unnta fra lovens regler nærmere angitte motorvogner som han mener etter sin art eller bruk frambyr særlig liten fare i vegtrafikken. Regiene i § 4, jfr. § 8. om sammenstøt, gjelder likevel skade voldt på slik unntatt motorvogn. Det samme gj elder skade voldt av slik motorvogn, dersom vognen enten er registreringpliktig eller ved sammenstøtet ble brukt på gate, veg eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel. Særskilt trafikforsikring trengs ikke til dekking av skade ved sammen støt etter foregående punktum, uten at det blir bestemt i vedtaket om unntak.

§ 19 (lovlig uregistrert motorvogn).

For skade voldt av motorvogn som ikke skal registreres etter motorvognloven, gj elder loven her bare når skaden er voldt på gate, veg eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel, eller som følge av vognens bruk der.

§ 20 (motorløp).

Denne lov gj elder ikke for skade voldt under motorløp som holdes på avsperrert bane i samsvaret med særskilt tillåtelse av politiet.

5 kap.

Övriga bestämmelser.

17 §.

Med motorfordon förstås i denna lag sådan med motor framdriven anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor. Luftfartyg är ej att hänföra till motorfordon.

Konungen äger att från lagens tillämpning undantaga motorfordon, som på grund av sin låga hastighet eller vikt eller med hänsyn till omständigheterna i övrigt erbjuder ringa fara. I fråga om skada, som annat motorfordon orsakar å sålunda undantaget fordon, dess förare eller person eller egendom som befordras därmed, skall 4 § gälla när undantaget avser traktor eller motorredskap, men icke i andra fall.

18

Denna lag äger ej tillämpning å skada under tävling, som efter myndighets tillstånd hålles inom avspärrat område.

het hastighetstävlingar medföra samt om försäkringsplikt i anslutning därtill varder särskilt stadgat.

§ 22.

Den, som ikke opfylder en ham ved denne lov pålagt pligt til at tegne forsikring for et motordrevet køretøj, eller som fører et køretøj vidende om, at sådan forsikring ikke foreligger, straffes med bøde.

19 §.

Ved tillämpningen av denna lag skall den som köpt motorfordon med äganderättsförbehåll anses som dess ägare, ändå att äganderätten ännu icke övergått till honom.

Med brukare förstås i denna lag den som nyttjar fordonet och därvid anlitar av ägaren icke anvisad förare.

20 §.

Vad i denna lag är stadgat för fall där trafikförsäkring finnes skall ock gälla där kronan, trafikförsäkringsföreningen eller försäkringsanstalt skall svara såsom om trafikförsäkring meddelats, och skall för sådant fall beträffande dem gälla vad i lagen stadgas om försäkringsanstalt som meddelat trafikförsäkring.

22 §.

Väckes mot ägare, brukare eller förare av motorfordon eller passagerare däri skadeståndstalan med anledning av händelse som kan medföra ersättningsskyldighet för försäkringsanstalt enligt 1 kap., skall rätten ofördröj ligen underätta anstalten därom samt därefter, om anstalten begär det, kalla anstalten till varje sammanträde för förhandling i målet och underätta anstalten om dagen för domens meddelande.

*Kapitel VI.***Straff, ikrafttredelse og endringer i andre lover.**

§ 21. (straffbestemmelser).

1. Med bøter straffes den
 - a) som i strid med denne lovs regler unnlater å tegne eller holde i kraft trafikforsikring, eller
 - b) som bmker eller fører en motorvogn skjønt han vet eller må forstå at pliktig trafikforsikring ikke foreligger.
2. Medvirkning straffes på samme mate.

23 §.

Underlåter ägare av motorfordon att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med dagsböter.

Med dagsböter straffes ock envar annan som för eller låter föra motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring icke finnes.

24 §.

Ägare som underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt skal förpliktas att till trafikförsäkringsföreningen utgiva dubbel försäkringspremie för den tid förseelsen avser. Därvid skall påbörjad månad räknas som hel och beträffande premiens beräkning sådant avdrag för skadefri tid, vartill ägaren eljest må hava varit berättigad, icke äga rum. Om indrivning och redovisning av beloppet skall gälla vad i sådant hänseende är stadgat om böter.

§ 26.

Stk. 1. Denne lov, der ikke gælder for Færøerne og Grønland, træder i kraft den Samtidig ophæves kapitel VII i færdselslov nr. 153 af 24 maj 1955.

Stk. 2. Fra lovens ikrafttræden ændres de forinden tegnede ansvarsforsikringer for motordrevne køretøjer i overensstemmelse med lovens regler. De ældre policer behøver ikke at forsynes med påtegning herom.

Stk. 3. De anerkendte forsikringsselskaber er berettiget til fra samme tidspunkt at forhøje forsikringspræmien, uden at forsikringstageren derved opnår ret til i strid med forsikringsaftalen at udtræde af forsikringsforholdet.

20 §.

Trafikforsikring, som tagits under den tid lagen om ansvarighet vid trafik med motorfordon varit i kraft, gäller som försäkring enligt denna lag.

Försäkringsbolag, som erhållit koncession för trafikförsäkringsrörelse enligt lagen om ansvarighet vid trafik med motorfordon, har rätt att fortsätta sin verksamhet på de villkor, som uppställas för detsamma enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den och därmed upphäves lagen den 10 december 1937 om ansvarighet vid trafik med motorfordon (408/37) jämte däri gjorda ändringar (338/51).

§ 22 (ikrafttredelse).

Denne lov trer i kraft 1. januar 195?.

§ 23. (endringer i motorvognloven av 1926).

2. Et mindretal (Berteisens) lovudkast.

(Svarende til flertallets udkast kap. 1-3).

Kapitel 1.

Stk. 1. Volder brug af motordrevet køretøj skade på person eller ting, har skadelidte krav på erstatning af køretøjets ejer eller bruger, selv om ingen har skyld i skaden.

Stk. 2. Køretøjets fører er som sådan alene ansvarlig efter almindelige erstatningsregler.

Stk. 3. Ejers og brugers erstatningsansvar er begrænset til 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person og til 50.000 kr. for tingsskade, medmindre ansvaret kan støttes på almindelige erstatningsregler.

§ 2.

Uden for denne lov falder ejers og brugers ansvar for skade på ting, der befordres med køretøjet, bortset fra klæder, personlige ejendele og andet rejsegods, som nogen har på sig eller med sig.

§ 3.

Har skadelidte forsætligt eller uagtsomt medvirket til skaden, kan erstatningen nedsættes eller endog helt bortfalde. Ved afgørelse heraf lægges vægt på det fra hver side udviste forhold og omstændighederne iøvrigt.

Når skade voldes ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, afgøres det under hensyn til beskaffenheden af udviste fejl og omstændighederne iøvrigt, hvorledes ansvaret skal fordeles mellem køretøjernes ejere (brugere), eller om ansvaret alene skal bæres af den ene part.

§ 5.

For skade voldt af motordrevet køretøj, der holder stille, er køretøjets ejer eller bruger

alene ansvarlig efter almindelige erstatningsregler. Sker skaden i umiddelbar forbindelse med køretøjets standsning eller igangsætning, er ejer eller bruger dog ansvarlig efter reglerne i § 1.

Kapitel 2.

§ 6.

(U. § 10 med visse ændringer.)

Stk. 1. Til dækning af erstatningsansvar efter denne lovs kapitel 1 skal ejeren af ethvert motordrevet køretøj, der skal registreres eller godkendes af det offentlige, i et af justitsministeriet anerkendt forsikringsselskab tegne ansvarsforsikring i det nedenfor i stk. 3 nævnte omfang og holde forsikringen i kraft.

Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer skal sådan forsikring tegnes og holdes i kraft af den, som bruger køretøjet eller lader det bruge på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

Stk. 3. Forsikringen skal dække erstatningsansvar for personskade på 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person og erstatningsansvar for tingsskade på 50.000 kr.

(U. § 12)

Justitsministeren fastsætter de nærmere regler for forsikringspligtens gennemførelse, herunder for motordrevne køretøjer fra udlandet, der midlertidigt benyttes her i landet, samt for anerkendelse af forsikringsselskaber.

(U. § 14 I)

Ophører en forsikringsaftale, vedbliver forsikringen dog at gælde i forhold til de erstat-

ningsberettigede, indtil anden forsikring træder i kraft, dog højst til der er forløbet 1 måned, efter at aftalen er ophørt og politiet underrettet derom.

§ 9.

(U § 11)

Køretøjer, der tilhører danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner, er fritaget for forsikringspligt. Køretøjer, tilhørende fremmede stater, internationale organisationer eller danske kommuner kan af justitsministeriet fritages for forsikringspligt. Foreligger forsikring herefter ikke, hæfter den danske stat eller vedkommende kommune over for de erstatningsberettigede ligesom et forsikringsselskab ved lovpiligtig forsikring og har, når erstatning er betalt, over for andre, der har pligt til at erstatte skaden, samme ret til dækning, som et forsikringsselskab ville have.

§ 10.

(U. § 7)

Stk. 1. Er personskade forvoldt af et ukendt motordrevet køretøj, er samtlige forsikringsselskaber, der er anerkendt efter denne lov, forpligtet til i forening at dække skaden og eventuelt skade på klæder og personlige ejendele, som den skadelidte havde på sig, i samme omfang, som denne skulle dækkes af et forsikringsselskab, hvis det skadevoldende køretøj var kendt, og foreskrevet forsikring forelå.

Stk. 2. Forvoldes skade på person eller ting af et motordrevet køretøj, for hvilket forsikring i strid med forskrifterne herom ikke foreligger, har de anerkendte forsikringsselskaber pligt til i forening at dække skader, som hvor foreskrevet forsikring foreligger. Dette gælder dog ikke skade, som køretøjet forvolder nogen, medens han befordres dermed vidende om, at foreskrevet forsikring for køretøjet ikke foreligger, og ej heller skade, der forvoldes af traktor.

Stk. 3. For beløb, som forsikringsselskaberne i medfør af disse regler har udredt til skadelidte, indtræder de i skadelidtes krav i anledning af skaden.

§ 11.

(U. § 9 med visse ændringer).

Stk. 1. Ejer (bruger) af motordrevet køretøj bærer i forhold til pågældende forsikringsselskab selv risikoen for de første 200 kr. af den skade, der forvoldes ved enhver af forsikringen omfattet begivenhed. Forsikringsselskabet er pligtig at inddrive dette beløb hos ejeren (brugeren).

Stk. 2. Forsikringsselskabet har endvidere regres mod køretøjets ejer (bruger) eller fører eller en deltager i dets brug, såfremt den pågældende enten har voldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed eller har opnået besiddelsen af køretøjet ved en forbrydelse eller deltog i brugen, skønt han måtte forstå, at besiddelsen var opnået ved en forbrydelse. Har han ikke forvoldt skaden med forsæt, og vil ansvaret ramme ham uforholdsmæssig hårdt, eller findes det iøvrigt efter omstændighederne rimeligt, kan regreskravet dog nedsættes eller endog helt bortfalde.

Stk. 3. Det er forbudt at dække det i stk. 1 og 2 hjemlede regreskrav ved forsikring.

Stk. 4. Selskabet kan ikke fraskrive sig den i stk. 1 og 2 hjemlede regresret, men kan forbeholde sig videregående regresret mod forsikringstageren, for så vidt det er foreneligt med forsikringsaftalelovens regler. Bestemmelsen i stk. 2 sidste punktum finder tilsvarende anvendelse.

§ 12.

(U. §§ 13 og 10 III)

Stk. 1. Præmier for lovpiligtig forsikring og regreskrav efter § 11, stk. 1, kan i mangel af rettidig betaling inddrives ved udpantning. Undladelse af at betale det i § 11, stk. 1, omhandlede beløb medfører samme retsvirkning som undladt præmiebetaling.

Stk. 2. Føreren af en cykle med hjælpemotor skal under kørslen til enhver tid på forlangende af politiet ved forevisning af præmiekvittering godtgøre, at foreskrevet forsikring er tegnet og holdt i kraft.

UDVALGET ANGÅENDE ERSTATNING FOR MOTORULYKKER

København, den 16. april 1956.

Som det vil være komitéen bekendt nedsatte justitsministeriet ved skrivelse af 24. marts 1952 et udvalg med den opgave at undersøge spørgsmålet om en revision af lovgivningen om erstatning for skader voldt ved brugen af motor-køretøjer og om tvungen forsikring til dækning af skaderne. Udvalget blev bemyndiget til at træde i forbindelse med tilsvarende i Finland, Norge og Sverige nedsatte udvalg med det formål at tilvejebringe såvidt muligt overensstemmende forslag til hvert riges lovgivning på de omhandlede områder.

Efter at det danske udvalg nu har udarbejdet et foreløbigt lovudkast, der stort set er overensstemmende med de foreløbige norske og svenske udkast, skal man, idet man vedlægger nogle eksemplarer af det danske udkast, udbede sig en udtalelse om, hvilke præmieforhøjelser en gennemførelse af udkastets bestemmelser må antages at ville medføre, såvidt muligt således at det særligt anføres, hvilke besparelser der opnås, såfremt der som foreslået i § 16 indføres en tvungen selvrisiko på 200 kr. ved enhver forsikringsbegivenhed.

P. U. V.
OLAFSSON
formand.

//. Bangert
sekretær.

Assurandør-Societetets komité,
Tordenskjoldsgade 10,
K.

ASSURANDØR-SOCIETETET

Lov-sag nr. 15 a.

I skrivelse af 16 april f. å. har udvalget ved fremsendelse af et foreløbigt lovudkast udbedt sig en udtalelse fra Assurandør-Societetets komité om følgende to spørgsmål:

- 1) Hvilke forhøjelser af præmierne for lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer må det af udvalget fremsendte lovudkast antages at ville medføre, og
- 2) Hvilke besparelser i ansvarsforsikringspræmierne kan påregnes, hvis der som foreslået i udkastets § 16 indføres en tvungen selvrisiko på 200 kr. ved enhver af forsikringen omfattet forsikringsbegivenhed.

ad 1:

Ifølge udkastets § 17 skal forsikring tegnes til dækning af ethvert erstatningskrav efter udkastets kapitel 2, hvilket vil sige, at forsikringen ved en enkelt forsikringsbegivenhed vil kunne komme til at hæfte for erstatninger for personskade på indtil 150.000 kr. for hver tilskadekomne eller dræbt person, foruden for indtil 30.000 kr. for tingsskade, jfr. udkastets § 10.

Der er herefter ingen absolut grænse for den lovpligtige ansvarsforsikrings hæftelse for en enkelt begivenhed, idet maksimum afhænger af antallet af tilskadekomne eller dræbte personer, men hæftelsen vil ialfald kunne overstige 180.000 kr., eller det tredobbelte af den nuværende grænse ifølge færdselslovens § 66.

Der kan næppe være nogen tvivl om, at en

sådan forhøjelse af de maksimale forsikringssummer vil få en væsentlig indflydelse på udmålingen af erstatningerne for invaliditet og tab af forsørger, og at der på dette område kan forventes en almindelig forhøjelse af hele erstatningsniveauet. Hvor meget er det ikke muligt på forhånd at have nogen bestemt mening om, og komitéen er derfor noget betænkelig ved at fremkomme med talstørrelser for en forventet præmieforhøjelse.

Man kan imidlertid henvise til de i afskrift vedlagte udtalelser fra Dansk Automobilforsikrings Forbund og Foreningen af gensidige, danske Ulykkesforsikringsselskaber, hvoraf fremgår, at de to brancheorganisationer med alt muligt forbehold har ment skønsmæssigt at turde anslå præmieforhøjelsen til for de fleste kategorier af motorkøretøjer at komme til at ligge på 15-18%.

ad 2:

Også på dette punkt er det nødvendigt at udtale sig med stor forsigtighed, fordi der ingen erfaring haves med hensyn til virkningen af en obligatorisk selvrisiko på ansvarsforsikringsens område. Selvforsikring på frivilligt grundlag er hidtil indenfor motorkøretøj forsikringen kun forekommet i begrænset omfang, jfr. den i afskrift vedlagte udtalelse til justitsministeriet af 1. april 1955, og erfaringerne herfra kan ikke lægges til grund ved besvarelsen af spørgsmålet. Usikkerheden knytter sig navnlig til den af udvalget formentlig forventede præventive virkning af den foreslåede obligatoriske ordning og til de betydelige ulemper i administrativ henseende, der vil være forbundet dermed.

Imidlertid kan komitéen også på dette punkt henvise til udtalelserne fra brancheorganisationerne, der har ment skønsomt at turde anslå præmiedsættelsen for en selvrisiko af den omhandlede størrelse til at komme til at ligge på omkring 12—15 %.

Komitéen har ikke med foranstående taget stilling til lovudkastet som sådant, hvorved be-

mærkes, at der, som det fremgår af udtalelsen fra Dansk Automobilforsikrings Forbund, indenfor selskaberne gør sig alvorlige betænkninger gældende med hensyn til den foreslåede regel om obligatorisk selvrisiko. Komitéen forventer imidlertid at få lejlighed til at udtale sig om forslaget i dets helhed, inden det eventuelt fremsættes i Folketinget.

Ærbødigst

P. K. V.

KNUD CHRISTENSEN

G. Koefoed

Afskrift.

Lov-sag nr. 102.

Som svar på justitsministeriets skrivelse af 28. marts d. å. - j.nr. 3. K. 1954 1365 - skal Assurandør-Societetet udtale:

ad 1)

Ca. 25 % af forsikringerne - bortset fra forsikringer for cykler med hjælpemotor fritaget for registrering, traktorer og arbejdsmaskiner - er tegnet uden ret til bonus, og højst 1 % er tegnet med frivillig selvrisiko.

ad 2)

Som det fremgår af svaret ad 1), foreligger der kun et begrænset statistisk materiale omfattende forsikringer tegnet med frivillig selvrisiko. Det vil ikke på nuværende tidspunkt være muligt at udtale sig om tarifieringen, såfremt der indføres en ordning med obligatorisk selvrisiko, hvis nærmere udformning på en række punkter vil være afgørende for præmiernes fastsættelse.

Ærbødigst

P. K. V.

sign. *Sprechler*

sign. *G. Koejoed.*

DANSK
AUTOMOBILFORSIKRINGS
FORBUND

København, den 3. december 1956

*Deres Lov-sag nr. 15 a-
Vor sag nr. 436.*

Assurandør-Societetet har i skrivelse af 24/4 d. å. anmodet Dansk Automobilforsikrings Forbund om en udtalelse, som kan danne grundlag for et svar til udvalget vedrørende revision af motorlovgivningens erstatningsregler på følgende to af udvalget stillede spørgsmål:

- 1) Hvilke forhøjelser af præmierne for lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer må det af udvalget fremsendte foreløbige lovudkast antages at ville medføre og
- 2) Hvilke besparelser i ansvarsforsikringspræmierne kan påregnes, hvis der som foreslået i udkastets § 16 indføres en tvungen selvrisiko på 200 kr. ved enhver af forsikringen omfattet forsikringsbegivenhed.

Således foranlediget skal man - med bemærkning, at det nedenfor anførte er baseret på, at de nu gældende forhold, bortset fra virkningerne af en ny lov, iøvrigt forbliver uforandrede — udtale følgende:

ad spm. 1:

En forhøjelse af de lovpligtige ansvarsforsikringssummer for motorkøretøjer som foreslået i det foreliggende lovudkast vil fortrinsvis få indflydelse på de erstatninger for personskader, som udbetales til dækning af invaliditeter og dødsfald.

Dansk Automobilforsikrings Forbunds statistik indeholder ikke noget materiale til bedømmelse af, hvilken andel af de i henhold til tegnede ansvarsforsikringer udbetalte erstatninger, der falder på nævnte kategorier af skader, og vurderingen af, hvilke præmier der fremtidig må beregnes til dækning af den forventede stigning i erstatningsydelse, må derfor foretages skønsmæssigt, et skøn, som yderligere vanskeliggøres ved usikkerheden i udviklingen efter lovens ikrafttræden af domspraksis på dette område.

Bestyrelsen for forbundet vil herefter skøne, at en gennemførelse af de foreslåede reg-

ler i lovudkastet vil medføre præmieforhøjelser, der - for de fleste kategorier af motorkøretøjer - kommer til at ligge på 15-18%.

ad spm. 2:

Ved bedømmelsen af dette spørgsmål mener bestyrelsen ikke at kunne gå ud fra en ren tal-mæssig opgørelse, men må også her lade en udtalelse bero på betragtninger af skønsmæssig art, og man mener, at disse må føre til, at præmierabatten for en selvrisiko af den omhandlede størrelse, fastlagt under de i lovudkastet anførte forudsætninger, for de fleste kategorier af motorkøretøjer vil variere fra 12-15 %.

Når der ikke kan gives et større fradrag end ovenfor nævnt i præmierne som følge af den omhandlede selvrisiko, skyldes det bl. a., at den omstændighed, at forsikringstagerne i realiteten selv kommer til at bære et betydende antal af skaderne, vil have til følge, at selskabernes udgift til præmiegodtgørelse for skadefrit år i overensstemmelse med det almindeligt anvendte »bonussystem« vil forøges betydeligt.

Ved den skønsmæssige bedømmelse af spørgsmålet har man bl. a. taget i betragtning, de væsentlige ulemper af administrativ art, som knytter sig til en tvungen selvrisikoor-dning, og som allerede i 1955, da en sådan blev drøftet i forbindelse med folketingets behandling af visse ændringer til færdselsloven, blev fremhævet i en fællesskrivelse af 1/4 nævnte år fra forbundet og Foreningen af gensidige, danske Ulykkesforsikringsselskaber, og som ligeledes blev gjort gældende under en påfølgende forhandling i justitsministeriet den 2/4 s. å.

På den nu foreliggende henvendelse fra udvalget finder man imidlertid, at man af hensyn til den meget store betydning, spørgsmålet om indførelse af en tvungen selvrisiko vil kunne få for selskaberne, påny bør påpege de allerede i 1955 anførte vanskeligheder af forsikringsmæssig karakter, men også andre betænkeligheder, som måtte knytte sig til en sådan ordning.

Man tillader sig derfor at anmode societetet

om i sin skrivelse til udvalget at fremhæve følgende forhold:

Indførelse af 200 kr. tvungen selvrisko for ansvarsforsikring vil i offentlighedens øjne fremtræde som en foranstaltning af straffemæssig karakter, hvis virkninger i mange tilfælde vil forekomme publikum urimelig, fordi den vil ramme den forsikrede lige hårdt, uanset karakteren af den handling, der har bevirket skaden.

I de mange tilfælde, hvor et motorkøretøj føres af en anden end forsikringstageren, således hvor det drejer sig om erhvervschauffører, vil den præventive virkning af en tvungen selvrisko blive af ringe betydning, idet den for skaden direkte ansvarlige fører formentlig kun sjældent selv vil komme til at udrede selvriskobeløbet.

Selv en forsigtig og hensynsfuld motorfører kan meget vel blive udsat for flere ansvarsskader indenfor en kortere periode, og en tvungen selvrisko kan derfor betyde en urimelig økonomisk belastning for de mange, hvis indtjeningsevne ikke er stor, men for hvem kørsel med motorkøretøj ikke desto mindre er en bydende erhvervsmæssig nødvendighed.

Hertil kan yderligere anføres, at skadeshyppigheden varierer betydeligt indenfor landets enkelte områder som følge af den store forskel i trafikintensiteten m.v.; således eksempelvis skadeshyppigheden i Storkøbenhavn flere gange større end i landdistrikterne, og den for hvem det af erhvervs- og bopælsmæssige hensyn er nødvendigt at køre motorkøretøj hovedsagelig i trafikmæssig set vanskelige områder, vil således få pålagt en ekstra økonomisk belastning på grund af forhold, som han er uden indflydelse på.

Det må påregnes, at antallet af skader forårsaget af ukendte motorkøretøjer vil stige, fordi formentlig langt flere end hidtil vil søge at unddrage sig ansvaret for en indtruffen skade, når de ved, at en tvungen selvrisko bevirker, at de helt eller delvis selv må betale skaderne.

Endvidere skønner man, at en ordning, der alene pålægger forsikringstagerne en selvrisko for ansvarsskader, let kan føre til, at skader, som i virkeligheden er ansvarsskader, i en vis udstrækning vil blive anmeldt som kaskoskader og derved blive belastet kaskoforsikringen.

En tvungen selvriskoordning vil utvivlsomt medføre, at selskaberne - i stedet for nu i vid

udstrækning sig imellem forligsmæssigt at kunne ordne skaderne - vil miste denne mulighed, fordi forsikringstagerne selv bliver økonomisk interesseret i disses afgørelse. Dette vil igen medføre betydelige administrative vanskeligheder og omkostninger ikke alene for forsikringselskaberne, men især for politimynderhederne og domstolene, hvis medvirken til en afgørelse vil blive påkrævet i et væsentligt større antal skadessager.

Også selve inkasseringen af de selvriskobeløb, som selskaberne i givet fald har måttet udrede overfor tilskadekomne trediemand, vil betyde en forøgelse af selskabernes administrative arbejde og vil i de tilfælde, hvor selskaberne bliver nødsaget til ved udpantning at inddrive skyldige beløb ad retslig vej, ligeledes kunne bevirke en belastning af domstolene.

En tvungen selvriskoordning må antages i høj grad at ville svække interessen for og virkningen af det præmiesystem, som det overvejende flertal af automobilforsikringselskaberne i en lang årrække har arbejdet med, og hvorefter forsikringstagerne i det følgende års præmie får fratrukket en godtgørelse — i øjeblikket 40 % af årspræmien - for at have kørt uden skader i det foregående år. Det vil være beklageligt, om denne ordning, der i høj grad må antages at have en skadeforebyggende karakter, måtte opgives til fordel for en tvungen selvrisko, når henses til de forannævnte stærke betænkeligheder, der taler imod gennemførelsen af en sådan.

En selvriskoordning vil som foran omtalt medføre, at et stort antal forsikringstagere, efter at have betalt selvriskobeløbet for skader under 200 kr., i det følgende år vil have ret til præmiegodtgørelse, og denne godtgørelse vil ofte være større end det af dem betalte selvriskobeløb; det skal herved bemærkes, at beløbet, der udbetales som præmiegodtgørelse for skadefrit år, efter de gældende regler beregnes af såvel ansvars- som kaskopræmien.

Man skal sluttelig bemærke, at man går ud fra, at Assurandør-Societetet, såfremt det pågældende lovudkasts behandling vil blive fremmet, får lejlighed til at fremsætte de bemærkninger, som det iøvrigt måtte give anledning til, og at forbundet derfor af societetet til sin tid bliver anmodet om at fremkomme med en udtalelse til lovudkastet i dets helhed.

Ærbødigst

P. B. V.

sign. *H. V. Bundesen*

sign. *H. Pedersen*

FORENINGEN AF GENSIDIGE, DANSKE
 ULYKKESFORSIKRINGSSLESKABER

10. december 1956.

Assurandør-Societetet.

I anledning af societetet's anmodning i skrivelse af 24. april d. å. om en udtalelse i ovennævnte sag vil det ved vor forenings besvarelse af følgende spørgsmål:

- 1) Hvilke forhøjelser af præmierne for lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer må det af udvalget fremsendte foreløbige lovudkast antages at ville medføre, og
- 2) Hvilke besparelser i ansvarsforsikringspræmierne kan påregnes, hvis der som foreslået i udkastets § 16 indføres en tvungen selvrisiko på 200 kr., ved enhver af forsikringen omfattet forsikringsbegivenhed,

være magtpåliggende at fremhæve den overordentlig store usikkerhed, som gør sig gældende ved vurdering af de nævnte forhold.

Ved en forhøjelse af den maksimale forsikringssum ifølge den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer vil der f. eks. ikke alene ske en påvirkning af de erstatningsbeløb, der er så store, at de har tangeret eller måske endog overskredet det hidtidige maksimumsbeløb.

Thi ifølge sagens natur består der og må bestå et vist procentuelt forhold mellem store og små erstatninger, og det siger derfor sig selv, at en forhøjelse af de store erstatninger, som den ændrede maksimumsgrænse fremover vil tillade, uden videre også vil medføre en stigning af alle erstatninger af lavere grad, uanset på hvilket trin invaliditeten findes. Der kan med andre ord forventes en almindelig ændring af hele erstatningsniveauet i opadgående retning, og hvilken indflydelse dette så vil få på risikoen ved ansvarsforsikringen, er yderst vanskelig at vurdere, så længe de fornødne erfaringer ikke er indhøstede.

En lignende usikkerhed gør sig i virkeligheden også gældende med hensyn til indførelsen af en påtænkt selvrisiko på 200 kr..

Under forudsætning af, at der trods selvforsikringens indførelse ville forekomme samme antal skadetilfælde som hidtil — under iøvrigt uforandrede faktorer - ville det naturligvis være muligt at beregne, hvilken besparelse

selvforsikringen ville medføre på skadebudgettet. Men selvforsikringen skulle jo gerne have andre virkninger end den rent direkte, der består i en reduktion af erstatningsbeløbet på 200 kr. Navnlig skulle selvforsikringens betydning vel ligge på det rent præventive område og således have en formindskelse af skadernes antal til følge. Men her kommer man ind på et område, hvor kun mere eller mindre velbegrundede gisninger eller formodninger kan gøre sig gældende, og hvor et blot nogenlunde nøgternt julement må komme til kort.

Og vil man heroverfor gøre gældende, at selvforsikringen ikke er noget nyt og ukendt begreb ved forsikringer for motorkøretøjer, men altid har været benyttet og endda gjort til genstand for en tariffmæssig vurdering, må det erindres, at selvforsikringen hidtil kun er forekommet som undtagelsestilfælde indenfor de forskellige forsikringsselskabers portefølje og fortrinsvis ved kaskoforsikringer. De slutninger, der kan drages fra sådanne enkeltstående tilfælde, kan ikke have nogen betydning ved den vurdering, der må anlægges, når selvforsikringen skal gøre sig gældende som lovmæssig, obligatorisk foranstaltning. Og så vidt vides, haves der heller ikke fra udlandet erfaringer, der gør det muligt at bedømme de risikomæssige virkninger af en obligatorisk selvrisiko.

Alt i alt er man derfor indenfor vor forening af den opfattelse, at de ovenfor citerede to spørgsmål i virkeligheden ikke på nuværende tidspunkt kan besvares med konkrete tal. Men da man på den anden side er klar over det uundgåelige i at nævne en talstørrelse i den foreliggende forbindelse, kan vi fra vor forenings side erklære os enige med Dansk Automobilforsikrings Forbund i, at der som resultat af den påtænkte forhøjelse af ansvarsforsikringens maksimale dækningssum og en samtidig indført selvforsikring på 200 kr. kan regnes med en præmieforhøjelse på 15-18 %, respektive en præmienesættelse på 12-15 %.

Men tilslutningen til disse talstørrelser fra vor forenings side sker altså kun under stærk fremhævelse af den usikkerhed, der som ovenfor påvist må gøre sig gældende ved behandlingen af de pågældende spørgsmål.

Med hilsen
 Foreningen af gensidige,
 danske Ulykkesforsikringsselskaber
 sign. *Ad Nielsen*

