

# BETÆNKNING om

erstatning og forsikring for  
skader opstået ved benyttelse  
af motordrevne køretøjer

*Afgivet af  
justitsministeriets trafikerstatningsudvalg*



BETÆNKNING NR. 1036  
KØBENHAVN 1985



trykt på genbrugspapir

ISBN 87-503-5477-9

Stougaard Jensen/København

Ju 00-171-bet.

Inddholdsfortegnelse:

	side
<u>Kapitel 1. Udvalgets nedsættelse og virksomhed ....</u>	11
<u>Kapitel 2. Hovedtræk i retsudviklingen 1903-1976 ..</u>	15
2.1. De tidligere gældende regler i færdselslovgivningen om erstatning og forsikring for skader opstået ved benyttelse af motordrevne køretøjer .....	15
2.1.1. Ansvarsgrundlaget .....	15
2.1.2. Forsikringspligten .....	17
2.1.3. Adhæsiionsprocessen .....	19
2.1.4. Godstransport .....	20
2.2. Gældende ret .....	22
2.2.1. Ansvarsgrundlaget .....	22
2.2.2. Forsikringspligten .....	23
2.2.3. De processuelle regler .....	24
2.2.4. Godstransport .....	25
<u>Kapitel 3. Ansvarsgrundlaget .....</u>	27
3.1. Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af ansvarsgrundlaget .....	27
3.1.1. Retsudviklingen 1903-1976 .....	27
3.1.2. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957 .....	28
3.2. Gældende ret .....	31
3.2.1. Færdselslovens § 101, stk. 1 og 2 .....	31
3.2.1.1. I praksis et objektivi erstatningsansvar .....	31
3.2.1.2. Enkeltstående tilfælde af frifindelse .....	32
3.2.2. Køretøjet .....	38
3.2.3. Trafikskade .....	38
3.2.4. Færdsel på vej .....	39
3.2.5. Hvilke skader er omfattet af ansvarsordningen .....	40

3.2.6.	Den ansvarlige personkreds . . . . .	41
3.3.	Fremmed ret . . . . .	43
3.3.1.	Sverige . . . . .	43
3.3.2.	Norge . . . . .	43
3.3.3.	Finland . . . . .	43
3.4.	Udvalgets overvejelser . . . . .	44

#### Kapitel 4. Betydningen af skadelidtes egen skyld

	<u>og accept</u>	<u>af</u>	<u>risiko</u> . . . . .	49
4.1.	Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af reglerne om egen skyld og accept af risiko . . . . .			49
4.1.1.	Retsudviklingen 1903-1976 . . . . .			49
4.1.2.	Det tidligere trafikerstatningsud- valgs ikke gennemførte forslag fra 1957 . . . . .			50
4.1.3.	Erstatningslovudvalgets forslag i betænkning nr. 679/1973 om erstat- ning for tab ved personskade og tab af forsørger . . . . .			51
4.1.4.	Erstatningslovudvalgets forslag i betænkning nr.829/1978 om lempelse af erstatningsansvar m.v. . . . .			52
4.1.5.	Erstatningsansvarsloven . . . . .			52
4.2.	Gældende ret . . . . .			53
4.2.1.	Færdselslovens § 101, stk. 3 . . . . .			53
4.2.2.	Den erstatningsretlige teori . . . . .			54
4.2.3.	Retspraksis . . . . .			56
4.2.3.1.	Fodgængere . . . . .			56
4.2.3.2.	Cyklister . . . . .			59
4.2.3.3.	Børn . . . . .			62
4.2.3.4.	Skade på passagerer forvoldt under kørsel med spirituspåvirket motor- fører . . . . .			66
4.2.3.5.	Identifikation . . . . .			70
4.3.	Andre bestemmelser i lovgivningen om egen skyld . . . . .			71
4.3.1.	Jernbaner . . . . .			71
4.3.2.	Luftfart . . . . .			72

4.3.3.	Lovgivningen i øvrigt. . . . .	72
4.4.	Fremmed ret. . . . .	73
4.4.1.	Sverige. . . . .	73
4.4.2.	Norge. . . . .	75
4.5.	Udvalgets overvejelser. . . . .	76

Kapitel 5. Reglerne om ansvarsgrundlag og egen skyld for skader forvoldt ved sammenstød mellem

<u>motordrevne</u>	<u>køretøjer. . . . .</u>	<u>81</u>
5.1.	Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af reglerne om erstatning i forbindelse med sammenstødsskader. . . . .	81
5.1.1.	Retsudviklingen 1903-1976. . . . .	81
5.1.2.	Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957. . . . .	82
5.2.	Gældende ret. . . . .	83
5.2.1.	Færdselslovens § 103. . . . .	83
5.2.2.	Retspraksis. . . . .	85
5.2.2.1.	Personskade. . . . .	86
5.2.2.1.1.	Skade på passagerer. . . . .	86
5.2.2.1.2.	Skade på førere, der ikke tillige er den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger. . . . .	87
5.2.2.1.3.	Skade på ejeren eller brugeren . . . . .	88
5.2.2.1.4.	Skade på trediemand . . . . .	90
5.2.2.2.	Tingsskade. . . . .	90
5.2.2.3.	Statistiske oplysninger og oplysninger fra Assurandør Societetet om praksis . . . . .	91
5.3.	Fremmed ret. . . . .	92
5.3.1.	Sverige. . . . .	92
5.3.2.	Norge. . . . .	93
5.4.	Udvalgets overvejelser. . . . .	94

Kapitel 6. Legal regres og policeregres i forbindelse med lovpligtig færdselsansvarsforsikring. . . . .

6.1.	Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af reglerne om regres mod skadevolder. . . . .	99
------	--	----

6.1.1.	Retsudviklingen 1903-1976. ....	99
6.1.2.	Det tidligere trafikerstatnings- udvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957. ....	101
6.2.	Gældende ret vedrørende legal regres ....	102
6.2.1.	Færdselslovens § 108, stk. 2. ....	102
6.2.2.	Retspraksis. ....	103
6.3.	Gældende ret vedrørende policeregres ....	106
6.3.1.	Forholdet mellem policeregres og færdselslovens bestemmelser. ....	106
6.3.2.	Policeregressens forhold til forsik- ringsaftalelovens bestemmelser. ....	107
6.3.3.	Policeregressens omfang. ....	109
6.3.4.	Kontraktpraksis. ....	110
6.3.5.	Assurandør-Societetets udtalelse. ....	111
6.4.	Fremmed ret. ....	112
6.4.1.	Sverige. ....	112
6.4.2.	Norge. ....	114
6.5.	Udvalgets overvejelser. ....	115

Kapitel 7. Størrelsen af den lovpligtige for-  
sikringsdækning for motorkøretøjsansvarsforsik-  
ringer. ....

7.1.	Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af forsikringsdækningen for skader forvoldt med motordrevne køretøjer. ....	119
7.1.1.	Retsudviklingen 1903-1976. ....	119
7.1.2.	Det tidligere trafikerstatningsud- valgs ikke gennemførte forslag fra 1957. ....	122
7.2.	Gældende ret. ....	123
7.2.1.	Færdselslovens § 105, stk. 2. ....	123
7.2.2.	Retspraksis. ....	123
7.2.3.	Transport af farligt gods. ....	124
7.3.	Fremmed ret. ....	125
7.3.1.	Sverige. ....	125

7.3.2.	Norge .....	126
7.3.3.	Internationalt samarbejde .....	127
7.4.	Udvalgets overvejelser .....	128
7.4.1.	Forsikringsdækningens størrelse .....	128
7.4.2.	Eventuel begrænsning af det personlige erstatningsansvar .....	130
7.4.3.	Transport af farligt gods .....	131

Kapitel 8. Lovpligtig ulykkesforsikring for  
førere af motordrevne køretøjer (førerplads-  
dækning)..... 133

8.1.	Tidligere forslag med hensyn til lovpligtig ulykkesforsikring for førere af motordrevne køretøjer .....	133
8.1.1.	Det tidligere trafikerstatningsud- valgs overvejelser .....	133
8.2.	Gældende ret .....	133
8.2.1.	Færdselsloven § 105, stk. 1 .....	133
8.2.2.	Retspraksis .....	134
8.2.3.	Assurandør-Societetets udtalelse .....	135
8.3.	Fremmed ret .....	136
8.3.1.	Sverige .....	136
8.3.2.	Norge .....	137
8.3.3.	Finland .....	138
8.3.4.	Nordisk samarbejde .....	138
8.4.	Udvalgets overvejelser .....	138

Kapitel 9. Udvalgets overvejelser med hensyn  
til muligheden for at gennemføre en kanalisering-  
sordning..... 141

9.1.	Baggrunden for udvalgets over- vejelser .....	141
9.2.	Assurandør-Societetets oplysning- er om den økonomiske betydning af en kanaliseringssordning .....	141
9.3.	Udvalgets overvejelser .....	143

Kapitel 10. Resumé af udvalgets overvejelser  
og forslag.....•••1-45

10.1.	Udvalgets kommissorium . . . . .	145
10.2.	Ændring af ansvarsgrundlaget . . . . .	145
10.3.	Ændring af reglerne om egen skyld m.v. . . . .	146
10.4.	Ændring af reglerne om sammenstød for så vidt angår personskade . . . . .	149
10.5.	Ændring af reglerne om regres . . . . .	150
10.6.	Ændring af forsikringssummerne . . . . .	151
10.7.	Forslagenes økonomiske konsekvenser . . . . .	153

<u>Kapitel 11. Udvalgets udkast til lov om ændring af færdselslovens regler om erstatning og for- sikring . . . . .</u>		155
11.1.	Lovudkastet . . . . .	155
11.2.	Bemærkninger til lovudkastets enkelte bestemmelser . . . . .	158
11.3.	Ændring af justitsministeriets bekendt- gørelse nr. 480 af 22. august 1973 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v. . . . .	166

Bilag til betænkningen.

Bilag 1.	Færdselslovens gældende bestemmelser om erstatning og forsikring . . . . .	168
<u>Bilag 2.</u>	Lov om fragtaftaler ved international vejtransport . . . . .	170
<u>Bilag 3.</u>	Assurandør-Societetets udtalelser . . . . .	179
<u>Bilag 4.</u>	Den svenske trafikskadelov . . . . .	208
<u>Bilag 5.</u>	Den norske bilansvarslov . . . . .	219
<u>Bilag 6.</u>	Oplysninger fra Danmarks Statistik om færdselsuheld med motordrevne køre- tøjer i 1983 . . . . .	229



<u>Bilag</u> 7.	Det europæiske økonomiske fællesskabs 2. rådsdirektiv af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlems- staternes lovgivning om ansvarsforsik- ring for motorkøretøjer.....	237
<u>Bilag</u> 8.	Den europæiske konvention om tvungen forsikring mod erstatningsansvar for motordrevne køretøjer.....	241
<u>Bilag</u> 9.	Den europæiske konvention om erstatnings- ansvar for skade forvoldt af motordrevne køretøjer.....	251



## Kapitel 1.

### Udvalgets nedsættelse og virksomhed.

Den 12. december 1975 nedsatte justitsministeriet et udvalg til at foretage en revision af færdselslovens regler om erstatning og forsikring. Udvalget fik følgende kommissorium:

"Udvalget har til opgave at foretage en gennemgang af færdselslovens regler om erstatning og forsikring og fremkomme med de forslag, som gennemgangen giver anledning til.

Udvalgets arbejde bør i første række sigte mod at give de skadelidte en øget beskyttelse, navnlig mod tab som følge af personskade i trafikken. Ved vurderingen af, hvilken udvidelse af færdselslovens forsikringsordning der må anses for ønskelig, må der imidlertid tages hensyn til, at forsikringspræmierne ikke bliver urimeligt store.

Det bør endvidere tilstræbes at udforme skarpe og let anvendelige regler, således at antallet af erstatnings-sager begrænses mest muligt, og således at de sager, der fremkommer, kan afvikles hurtigt og billigt for parterne og for det offentlige.

Blandt de spørgsmål, som udvalget bør overveje, skal man navnlig fremhæve følgende:

1. Ansvarsgrundlaget for skader opstået i forbindelse med kørselsuheld er efter færdselslovens § 65, stk. 1, culpa med omvendt bevisbyrde. I praksis stilles der imidlertid meget strenge beviskrav for at fritage for ansvar.

På baggrund af den strenge praksis kan det virke urimeligt, at de skadelidte ikke opnår erstatning i de tilfælde, hvor det undtagelsesvis er muligt for skadevolderen at føre bevis for, at han ikke har udvist uagtsomhed. Da objektive erstatningsregler endvidere er skarpere og lettere anvendelige end regler, der bygger på skyld, bør udvalget overveje en overgang til en erstatningsordning, der bygger på et objektivt ansvar.

2. Efter færdselslovens regler har føreren ikke mulighed for at få dækning fra køretøjets ansvarsforsikrings-selskab, hvis han lider personskade. Det samme gælder ejeren, hvis han lider skade som passager i eget køretøj. I de sidstnævnte tilfælde dækkes ejerens personskade imidlertid i vidt omfang af forsikringsselskaber-

ne i henhold til policebestemmelser.

Førerne udgør en betydelig del af de dræbte eller tilskadekomne i trafikken, og udvalget bør derfor overveje, om de ikke bør sikres erstatning for personskade gennem en obligatorisk forsikringsordning. Det bør endvidere overvejes at sikre ejere og brugere dækning for personskade på samme måde.

Med hensyn til skader på køretøjet synes der ikke at være grundlag for at overveje regler om tvungen kaskoforsikring.

3. Efter færdselslovens § 65 kan erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Udvalget bør overveje, om adgangen til at nedsætte erstatningen bør begrænses i tilfælde af personskade, således at egen skyld ikke tillægges betydning, i hvert fald hvis skadelidte kun har handlet simpelt uagtsomt. Ud fra sociale hensyn kan det forekomme utilfredsstillende, at en tilskadekommen i trafikken ikke opnår fuld erstatning, hvis han kun har begået mindre fejl. Det bør endvidere overvejes, om man helt bør bortse fra en trafikdræbts egen skyld ved afgørelsen af spørgsmålet om erstatning for tab af forsørger.

Erstatningslovudvalget har i betænkning om erstatning for tab ved personskade og tab af forsørger (nr. 679/1973) foreslået, at der gennemføres en regel om, at der i begrænset omfang kan bortses fra en tilskadekommen eller af døds medvirken. Udvalget overvejer for tiden bl.a. spørgsmålet om regler for skadelidtes medvirken både hvad angår personskade og tingsskade.

Reglerne om skadelidtes medvirken inden for færdselslovens område må overvejes i sammenhæng med de forslag om almindelige regler om medvirken, der er og vil blive fremsat af erstatningslovudvalget. På grund af færdselslovens obligatoriske forsikringsordning er det imidlertid muligt, at der i færdselsloven bør gælde en særlig lempelig regel om skadelidtes medvirken.

4. Reglerne om erstatning og forsikring for skade på transporteret gods overvejes af justitsministeriets gods-transportudvalg. Udvalget, som påregner at afslutte sit arbejde i løbet af 1976, vil bl.a. tage stilling til, om skade på transporteret gods helt bør undtages fra færdselslovens ansvars- og forsikringsordning. Resultaterne af godstransportudvalgets overvejelser må indgå i udvalgets overvejelser.

5. Efter færdselslovens § 65, stk. 3, afgøres det ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer under hensyn til de foreliggende omstændigheder om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne.

Hvis udvalget kan gå ind for, at der som udgangspunkt

indføres et objektivt ansvar ved færdselsskader og for den udvidelse af kredsen af erstatningsberettigede, der er nævnt under 2, synes der også i sammenstødtilfælde at burde være objektivt ansvar for personskade, således at førere og passagerer i et køretøj er berettigede til erstatning fra køretøjets forsikringsselskab.

Med hensyn til tingsskade i sammenstødtilfælde er det muligt, at der bl.a. for at undgå betydelige præmieforhøjelser fortsat bør gælde regler, der bygger på skyld (culpaansvar eller præsumptionsansvar).

Regreskrav mellem de i et sammenstød implicerede køretøjers forsikringsselskaber bør under alle omstændigheder begrænses mest muligt og om muligt undgås. Der bør i hvert fald søges gennemført en ordning, der indebærer, at den omstændighed, at flere forsikringsselskaber har interesse i sagen, ikke medfører belastning af domstolssystemet.

6. Udvalget bør overveje, i hvilket omfang forsikringsselskabet bør have regres mod skadevoldere. Udgangspunktet bør her være, at de hensyn, som ligger bag de gældende regler om lovpligtig regres i færdselslovens § 66, i almindelighed kan anses for tilstrækkeligt varetaget gennem straffebestemmelserne.

Udvalget bør endvidere overveje, i hvilket omfang forsikringsselskaberne bør have adgang til i forsikringspolice at forbeholde sig regres mod forsikringstageren.

7. Udvalget bør endelig overveje, om der er behov for, at en skadelidt i trafikken ved skader, der er omfattet af den obligatoriske forsikringsordning, kan gøre et personligt ansvar gældende mod ejeren, brugeren eller føreren af det skadevoldende køretøj. Det er muligt, at det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre en ordning, hvorefter skadelidte alene har krav på erstatning fra trafikforsikringen, uden at skadevolderen er personlig ansvarlig. "

Udvalget har følgende sammensætning:

Landsdommer Ole Unmack Larsen. (formand) ,  
 professor, dr.jur. Bernhard Gomard, Assurandør-Societetet,  
 politimester H. A. Lemming, Foreningen af politimestre  
 i Danmark,  
 advokat Jacob Nørager-Nielsen, Advokatrådet,  
 fuldmægtig, cand.jur. Ola Schmit-Jensen,  
 Forenede Danske Motorejere,  
 kontorchef Christian Trønning, justitsministeriet.

Fuldmægtig i justitsministeriet John Vogter har fungeret som udvalgets sekretær.

Landsdommer Ole Unmack Larsen blev i 1982 beskikket som ny formand for udvalget i stedet for landsretspræsident Kurt Haulrig. Samtidig indtrådte fuldmægtig, cand.jur. Ola Schmit-Jensen (FDM) i udvalget i stedet for vicedirektør, cand.jur., Dertil Andersen, og udvalgets hidtidige sekretær, nu kontorchef i justitsministeriet, Christian Trønning, indtrådte som nyt medlem af udvalget.

Underdirektør, cand.jur. Ditlev Wad, Assurandør-Societetet, har deltaget i udvalgets møder som særlig sagkyndig i forsikringsspørgsmål.

Udvalget har afholdt 21 møder. Udvalgets arbejde har i forståelse med justitsministeriet været stillet i bero i perioden efteråret 1977 til sommeren 1982.

På Landsforeningen Danske Vognmænds vegne har kontorchef Juelsbjerg uder et møde i udvalget redegjort for foreningens synspunkter.

Uanset at det medfører visse gentagelser, har udvalget valgt at udforme betænkningen således, at hvert afsnit kan læses for sig.

København, april 1985.

Bernhard Gomard                      Ole Unmack Larsen                      Hans A. Lemming

Jacob Nørager-Nielsen      Ola Schmit-Jensen                      Christian Trønning

John Vogter

## Kapitel 2.

### Hovedtræk i retsudviklingen 1903-1976.

2.1. De tidligere gældende regle i færdselslovgivningen om erstatning og forsikring for skader opstået ved benyttelse af motordrevne køretøjer.

#### 2.1.1. Ansvarsgrundlaget.

Allerede i den første danske færdselslov af 1903 blev der fastsat særlige regler om erstatning for skade forvoldt ved kørselsuheld med motordrevne køretøjer. Efter § 28 i lov nr. 124 af 15. maj 1903 om kørsel med automobil påhvilede der den, der benyttede et automobil eller lod det benytte til færdsel på offentlig gade, vej eller plads, pligt til at erstatte skade på person eller gods, voldt ved sammenstød med automobilet, 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. Formålet med loven var - på grund af den særlige risiko for alvorlige uheld, som brugen af motordrevne køretøjer frembyder - med hensyn til de i bestemmelsen nævnte skader at ændre de almindelige regler om bevisbyrden for ansvarspådragende adfærd, således at der blev opstillet en forhåndsformodning for skyld - det såkaldte præsumptionsansvar - mens loven i øvrigt skulle henviser til de almindelige erstatningsregler.

Harde en fører, der ikke selvstændigt benyttede køretøjet, overtrådt de almindelige normer for agtpågivenhed under kørslen, påhvilede ansvaret tillige ham.

Bestemmelserne om erstatningspligten for skader forvoldt af automobiler forblev stort set uændret indtil motorloven af

1918 (lov nr. 149 af 20. marts 1918). Præsumptionsansvaret blev da udvidet til også at omfatte skade voldt ved eksplosion eller brand i køretøjets motor eller beholder. Det blev samtidig præciseret, at agtpågivenhedsnormen omfattede "benyttelsen af motorkøretøjet såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet". For personer og gods, der blev befordret med køretøjet, skulle motorlovens særlige ansvarsregler kun gælde, når befordringen skete mod betaling. Der blev endvidere indført en regel om fordeling af skaden i tilfælde af sammenstød mellem køretøjer, når der herved voldttes skade på nogen af de for køretøjerne ansvarlige, førerne eller selve køretøjerne.

Ved lov nr. 144 af 1. juli 1927 blev der indført adgang til at lempe erstatningen eller lade den helt bortfalde i alle tilfælde, hvor skadelidte havde udvist uagtsomhed.

Ved lov nr. 255 af 27. maj 1950 blev motorredskaber og visse traktorer inddraget under erstatnings- og forsikringsbestemmelserne, der ved lov nr. 207 af 11. juni 1954 også blev gjort anvendelige på knallerter.

I 1955 blev motorlovens ansvarsregler ved lov nr. 153 af 24. maj 1955 overført til den nye færdselslov alene med de ændringer, som var nødvendiggjort af den nye opdeling af køretøjsarterne.

Ved lov nr. 206 af 11. juni 1959 blev præsumptionsansvaret udvidet til også at omfatte skade på passagerer og gods, som befordredes uden betaling.

I 1975 blev der ved lov nr. 270 af 26. juni 1975 - i forbindelse med gennemførelsen af almindelige regler om lovpligtigt sikkerhedsudstyr - i færdselslovens erstatningsbestemmelser indsat en regel om, at undladelse af at benytte sikkerhedssele og styrthjelm ikke kan begrunde nedsættelse eller bortfald af en eventuel erstatning.

Ved lov nr. 287 af 10. juni 1976 fik færdselslovens ansvars-



regler deres nuværende indhold. Ansvarsreglerne, der tidligere var placeret i § 65, findes nu i §§ 101-103. I forhold til de tidligere gældende regler blev der foretaget en række ændringer af redaktionel karakter, men der skete ingen ændringer i de erstatningsretlige grundprincipper.

### 2.1.2. Forsikringspligten.

Til sikring af skadelidtes krav blev der i loven af 1903 indrømmet skadelidte en sikkerhedsret i køretøjet uden hensyn til, om dette tilhørte den kørende eller ikke. Ved loven af 1913, lov nr. 125 af 9. april 1913 om motorkøretøjer, fik denne sikkerhedsret fortrinsstilling i forhold til andre retligheder i køretøjet bortset fra motorafgiften, og samtidig indførtes den begrænsning, at sikkerhedsretten ikke skulle gælde, når køretøjet var unddraget ejeren ved en uretmæssig handling.

Ved lovændringen i 1918 blev der indført en almindelig pligt for ejeren til at tegne ansvarsforsikring i et af staten anerkendt ansvarsforsikringsselskab for motorcykler og andre motor-køretøjer til hel eller delvis dækning af de erstatningskrav, som trediemand i henhold til lovens bestemmelse erhvervede mod ham eller dog under sådanne omstændigheder, at kravet hæftede på motorkøretøjet.

Visse kategorier af motorkøretøjer blev ved bekendtgørelse fritaget fra forsikringspligten.

Ved lovændringen i 1921, lov nr. 271 af 6. maj 1921, blev fritagelsen for forsikringspligt for visse kategorier af køretøjer optaget i selve loven. Samtidig blev forsikringspligten udvidet til at angå ethvert krav på erstatning i henhold til motorlovens bestemmelser, idet motorkøretøjet ikke hæftede for erstatningskrav, der ikke påhvilede ejeren eller den retmæssige bruger.

I 1927 blev der foretaget en mindre redaktionel ændring for at tydeliggøre, at forsikringen også dækkede ansvaret efter

de almindelige erstatningsregler for skade på personer og gods, der blev befordret uden betaling. Samtidig blev der indført regres mod forsikringstageren, såfremt denne havde forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, og der blev tillagt denne regres samme sikkerhed i motorkøretøjet som skadelidtes eget krav. I 1932 blev der ved lov nr. 130 af 14. april 1932 indført forbud mod at dække regreskravet ved forsikring, og det blev i sager om betaling for skade forvoldt af motordrevne køretøjer pålagt domstolene af egen drift at afgøre, om selskabet havde regres.

Endelig blev der i 1950 tillagt forsikringsselskabet regres mod enhver, der efter motorlovens bestemmelser var ansvarlig for skaden, såfremt skaden var forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed.

Ved færdselsloven af 1955 blev reglen om regres ændret således, at køretøjet alene hæftede for regreskravet, for så vidt dette krav bestod mod den, der ved skadens forvoldelse var retmæssig bruger af køretøjet. Det fandtes betænkeligt, at den legale panteret i køretøjet for regreskravet også skulle omfatte f.eks. regreskrav mod en person, der havde stjålet køretøjet.

I forbindelse med ændringen af færdselsloven i 1959 blev såvel skadelidtes som forsikringsselskabets sikkerhedsret i køretøjet ophævet, da denne sikkerhedsret under hensyn til den gennemførte ordning om tvungen ansvarsforsikring og udviklingen i forsikringsselskabernes praksis fandtes uden betydning. Forsikringspligten, der tidligere påhvilede ejeren af motorkøretøjet, blev for så vidt angår knallerter og motorredskaber samt visse traktorer ændret således, at den fremtidigt påhvilede den selvstændige bruger. Endvidere blev bestemmelsen om forsikringsselskabernes regreskrav, for så vidt angår grov uagtsomhed, gjort fakultativ, og der blev indført adgang for domstolene til at begrænse regressen til, hvad der under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt fandtes rimeligt.

I 1966 blev pligten til at tegne ansvarsforsikring ved lov nr. 198 af 8. juni 1966 ændret således, at den for alle motorkøretøjer påhvilede ejeren eller den bruger, der havde varig rådighed over motorkøretøjet.

Motorlovens og færdselslovens bestemmelser om forsikringsmaksima er med mellemrum blevet reguleret. Efter færdselsloven af 1976, § 105, stk. 2, skal forsikringen dække personskade på indtil 10 mill. kr. og tingsskade på indtil 1 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

### 2.1.3. Adhæsionsprocessen.

Allerede ved motorloven af 1908 (lov nr. 180 af 27. maj 1908 om kørsel med automobiler) blev der indført adgang til at få erstatningspåstande påkendt under straffesagen, selv om der ikke blev pålagt straf. Bestemmelsen herom blev ændret ved lov nr. 98 af 18. april 1910 om kørsel med motorvogne og motorcykler for at tydeliggøre, at det ikke var nødvendigt at nedlægge erstatningspåstanden over for den tiltalte, blot påstanden blev nedlagt over for den person, der var ansvarlig efter de særlige ansvarsregler. I 1927 blev der givet mere udførlige processuelle regler, ligesom der i 1932 (ved lov nr. 130 af 14. april 1932) som tidligere nævnt blev pålagt domstolene pligt til af egen drift at påkende spørgsmålet om forsikringsselskabets regres.

Ved lov nr. 223 af 4. juni 1969 blev reglerne ændret således, at forsikringsselskabet hæftede umiddelbart over for skadelidte for erstatningskrav, der var omfattet af forsikringsordningen. Formålet med lovændringen var at muliggøre Danmarks ratifikation af den europæiske konvention om tvungen forsikring mod erstatningsansvar for motordrevne køretøjer (bilag 8).

Bestemmelserne om forsikringsselskabets hæftelse og regres findes nu i færdselslovens § 108, mens færdselslovens §§ 110 - 115 indeholder de særlige regler om adhæsionsprocessen m.v.

#### 2.1.4. Godstransport.

På det nordiske justitsministermøde i juni 1960 blev det vedtaget, at hvert af de nordiske lande skulle nedsætte et udvalg til at overveje spørgsmålet om ratifikation af den inden for FN's økonomiske kommission for Europa (ECE) indgåede konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej, CMR-konventionen.

Det danske godstransportudvalg afgav sin første betænkning i 1962 - betænkning 319/1962 om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej. I betænkningen blev CMR-konventionen gennemgået, og udvalget stillede forslag om gennemførelse af et udkast til lov om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej. Udvalgets lovudkast er gennemført i stort set uændret form ved lov nr. 47 af 10. marts 1965 om fragtaftaler ved international vejtransport. Loven trådte i kraft den 1. juli 1965. Den gælder for aftaler om vejtransport af gods med køretøjer mellem flere stater, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke mindst den ene har tiltrådt CMR-konventionen. Visse nærmere angivne typer af transport, herunder posttransport og transport af flyttegods, er ikke omfattet af loven. Lovens bestemmelser om erstatningsansvar er optaget som bilag 2 til betænkningen.

I maj måned 1978 afgav justitsministeriets godstransportudvalg sin anden og sidste betænkning - betænkning 858/1978 om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport. I betænkningen gennemgås bl.a. gældende rets ansvarsregler sammenholdt med den internationale konventions bestemmelser. Godstransportudvalget har endvidere udarbejdet et udkast til lov om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport. I begrundelsen for lovudkastet anfører udvalget bl.a., at der efter udvalgets opfattelse er behov for og bør gennemføres en lovregulering af retsforholdene med hensyn til fragtaftaler om den indenlandske vejtransport i det væsentlige i overensstemmelse med

de lovregler, der siden 1965 har været gældende for internationale vejtransporter. De på internationale konventioner byggende regler om fragtaftaler ved international befordring til søs, med jernbane eller ad luftvejen har dannet mønster for lovregler også om den indenlandske trafik, og det forekommet: ikke udvalget rimeligt, at den indenlandske vejtransport, som er af voksende betydning, skulle forblive det eneste område inden for transportsektoren, om hvis privatrettlige side, der ikke er fastsat særlige regler i lovgivningen.

Den internationale konventions regler er efter godstransportudvalgets opfattelse generelt set af et sådant indhold, at de er egnede til at gælde også for indenlandske transportforhold. Udvalget finder, at konventionsreglerne på flere punkter er udtryk for en mere rationel ordning af vognmandserhvervets praktiske behov. Dette gælder således med hensyn til standardiseringen af erstatningsydelsen og begrænsningen af ansvaret. De mulige ulemper for transportbrugerne, som følger heraf, opvejes efter udvalgets opfattelse af de fordele, der følger af konventionsreglernes skarphed og den sikkerhed i retsstillingen, dette giver. Væsentligt samme regler for indenlandsk og international vejtransport vil også i praksis gøre det lettere for parter, der med større eller mindre hyppighed gennemfører eller benytter såvel national som international transport.

Siden motoransvarsbetænkningen af 1957 har det jævnligt været genstand for debat at undtage ansvaret for transporteret gods fra færdselsloven og den lovpligtige ansvarsforsikring, og efter at dette senest er sket i Norge, betegner det danske system en særordning. Godstransportudvalget antager, at det for alle implicerede parter - såvel fragtførere, brugere og forsikringsselskaber - vil være en fordel at kunne samle alle de forhold, hvor et transportansvar ifaides, under én forsikring. Godstransportudvalget foreslår på denne baggrund, at fragtføreransvaret undtages fra færdselslovens ansvarsregler og optages i en særlig lov, som bedre kan modsvare de praktiske behov, og som kan afstikke dækningsområdet for fragtføreransvarsforsikringen.

Der er endnu ikke fremsat lovforslag på grundlag af godstransportudvalgets betænkning.

## 2.2. Gældende ret.

### 2.2.1. Ansvarsgrundlaget.

Efter færdselsloven, lov nr. 287 af 10. juni 1976, som ændret senest ved lov nr. 299 af 6. juni 1984, § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forvolder ved:

- 1) påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld,
- 2) en eksplosion eller brand, der opstår i køretøjets motor eller beholder, eller
- 3) ved at trafikanters heste bliver sky for køretøjet, såfremt det må antages, at skaden ikke star i forbindelse med nogen særlig skyhed hos hestene.

Erstatningsansvaret efter § 101, stk. 1, gælder dog ikke, hvis det godtgøres, at skaden ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til driften som materiellet, jfr. § 101, stk. 2.

Efter § 101, stk. 3, kan erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Undladelse af at benytte særligt foreskrevet sikkerhedsudstyr kan dog ikke begrunde nedsættelse eller bortfald af erstatningen.

Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler, jfr. færdselslovens § 102.

Erstatningsansvaret påhviler efter færdselslovens § 104 den

ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte. Føreren er, jfr. § 104, stk. 2, erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler, dvs. efter culpareglen.

Sker der skade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, afgøres det under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne, jfr. færdselslovens § 103.

### 2.2.2. Forsikringspligten.

Krav om erstatning og godtgørelse for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal efter færdselslovens § 105 være dækket af en forsikring i et statsanerkendt ansvarsforsikrings-selskab. Forsikringspligten påhviler efter § 106 for så vidt angår motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet. For andre motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. Efter § 109 er motordrevne køretøjer, der tilhører staten eller en kommune, undtaget fra forsikringspligten.

Forsikringen skal dække personskade på indtil 10 mill. kr. og tingsskade på indtil 1 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade, jfr. § 105.

Efter færdselslovens § 108, stk. 1, hæfter forsikringsselskabet umiddelbart over for skadelidte for erstatning og godtgørelse efter færdselslovens § 105, stk. 1. Efter § 108, stk. 2, har forsikringsselskabet regres mod enhver, der efter færdselslovens § 104 er ansvarlig for skaden, og som har forvoldt denne med forsæt. Er skaden forvoldt ved grov uagtsomhed, afgøres det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt, om forsikringsselskabet skal have regres, og i bekræftende fald, i hvilket omfang. Regreskrav må ikke dækkes ved forsikring.

### 2.2.3. De processuelle regler.

I færdselslovens §§ 110 - 115 er der givet særlige regler for erstatningssagernes behandling. Det er i færdselslovens § 111 således bestemt, at der skal gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning, hvis der rejses tiltale for en skadeforvoldende lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter færdselslovens ansvarsregler. Hvis der ikke opnås forlig om erstatningen, skal erstatningspåstandene påkendes under sagen, selv om straf ikke pålægges tiltalte. I særlige tilfælde, hvor erstatningskravet angår materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan retten dog, efter at forlig forgæves er prøvet, nægte kravets forfølgning under straffesagen. Påkendelse af erstatningsspørgsmålet kan efter færdselslovens § 112 ske før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf. Det ansvarsforsikringsselskab, der hæfter for den skete skade, anses, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, som part i sagen.

Retten skal efter færdselslovens § 114 af egen drift påkende spørgsmålet om regres efter § 108, stk. 2 og § 109, stk. 3, 2. pkt., når erstatningsspørgsmålet afgøres under straffesagen.

Hvis spørgsmålet om straf for en skadeforvoldende lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter færdselslovens regler, er afgjort ved udenretligt bødeforlæg, skal politiet efter anmodning fra en skadelidt indbringe erstatningsspørgsmålet for den ret, for hvilken der ellers ville være blevet rejst tiltale. Erstatningsspørgsmålet behandles herefter, som om der var rejst tiltale i sagen. Politiet skal underrette de skadelidte om deres adgang til at forlange erstatningsspørgsmålet indbragt for retten.

Ankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, anses enhver, der for erstatningsspørgsmålets vedkommende har været part i den indankede sag, tillige som part under ankesagen, hvis erstatningsspørgsmålet tages under påkendelse. Retsplejelovens regler om anke i den bor-



gerlige retsplejes former står efter færdselslovens § 113, stk. 2, åben for enhver, der, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, har været part i sagen.

#### 2.2.4. Godstransport.

Færdselslovens bestemmelser om erstatningsansvar m.v. finder efter § 116 ikke anvendelse på en fragtførers ansvar, hvis dette er omfattet af de særlige bestemmelser om erstatningsansvar i lov om fragtaftaler ved international vejtransport.



## Kapitel 3.

### Ansvarsgrundlaget.

#### 3.1. Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af ansvarsgrundlaget.

##### 3.1.1. Retsudviklingen 1903-1976.

Den første almindelige regel om erstatning for skade forvoldt ved kørselsuheld fandtes i lov nr. 124 af 15. maj 1903, § 28, stk. 1, der havde følgende ordlyd:

"Sker der ved Sammenstød med Automobilet eller derved, at vejfarendes Heste bliver sky for Automobilet eller paa anden lignende Maade i Automobilets Nærhed Skade paa Person eller Gods, er den for Automobilet ansvarlige pligtig at erstatte Skaden, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv forsætligt eller ved grov Uagtsomhed har hidført Skaden, eller det fremgaar af Omstændighederne, at denne ikke kunde afværges ved den Agtpaaagivenhed og Omhu, der udkræves fra Automobilførerens side."

Ansvaret påhvilede den ejer eller bruger, der benyttede køretøjet eller lod det benytte.

Havde en fører, der ikke samtidig var bruger af køretøjet, overtrådt de almindelige regler om forsigtighed under kørslen, påhvilede ansvar til ham.

Præsumptionsansvaret, der blev fastslået i loven af 1903, forblev stort set uændret i lovene af 30. marts 1906, 27. maj 1908, 18. april 1910 og 29. april 1913.

Præsumptionsansvaret for skader forvoldt af motordrevne køretøjer blev i 1918 ved lov nr. 149 af 20. marts 1918 udvidet til også at omfatte skade voldt ved eksplosion eller brand i køretøjets motor eller beholder. Det blev samtidig præciseret, at agtpaaagivenhedsnormen omfattede "benyttelsen af motorkøretøjet såvel i henseende til driften som i henseende

til materiellet". For personer og gods, der blev befordret med køretøjet, skulle motorlovens særlige ansvarsregler kun gælde, når befordringen skete mod betaling. Der blev endvidere indført en regel om fordeling af skaden i tilfælde af sammenstød mellem køretøjer, når der herved voldtes skade på nogen af de for køretøjerne ansvarlige, førerne eller selve køretøjerne.

Ved lov nr. 206 af 11. juni 1959 blev præsumptionsansvaret udvidet til også at omfatte skade på passagerer og gods, som blev befordret uden betaling.

### 3.1.2. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957.

Ved et møde mellem Danmarks, Norges og Sveriges justitsministre i november 1946 i Oslo behandledes spørgsmålet om en fortsættelse af det nordiske lovsamarbejde. Der var her enighed om det ønskelige i at undersøge muligheden af en fælles nordisk lovgivning på erstatningsrettens område. Forinden et egentligt lovgivningsarbejde blev sat i gang, blev der tilvejebragt en samlet oversigt over, hvilke emner der egtede sig til lovregulering, hvilke af disse erstatningsretlige emner der naturligt kunne inddrages under et nordisk lovsamarbejde, og hvilke retningslinier man burde følge under et sådant arbejde. Vedrørende erstatning for skade forvoldt ved brug af motorkøretøjer blev spørgsmålet om, hvorvidt retten til erstatning bør indtræde selv i tilfælde, hvor skaden hverken er forvoldt ved fejl i behandlingen al: køretøjet eller skyldes mangler ved materiellet, særligt fremhævet.

Ved skrivelse af 24. februar 1952 nedsatte justitsministeriet herefter et udvalg til i samarbejde med tilsvarende udvalg i de øvrige nordiske lande 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. Udvalget afgav i juli 1957 betænkning nr. 179/1957 om ændring af reglerne om erstatning for skader voldt ved brugen af motorkøretøjer og om tvungen forsik-

ring til dækning af skaderne.

Udvalget fandt ved sin bedømmelse af, hvilke ansvarsregler for skader forvoldt ved brug af motordrevne køretøjer der burde optages i en ny lovgivning, at måtte tillægge det afgørende vægt, at domstolene, uden at der havde foreligget nogen nødvendighed herfor i den gældende lovbestemelses ordlyd og tilblivelseshistorie, havde fastlagt en praksis, hvorefter der blev pålagt de for motorkøretøjer ansvarlige et endog meget vidtgående ansvar. Udvalget opfattede dette som udtryk for, at domstolene gennem det meget store antal sager, som gennem årene havde været forelagt til prøvelse, var nået til den erkendelse, at den fare, der var forbundet med brug af motorkøretøjer, var af en sådan beskaffenhed, at det måtte anses for rimeligt at pålægge et meget vidtgående ansvar. Mod en regel om objektivt erstatningsansvar - fra hvilken visse undtagelser måtte gøres - kunne udvalget alene anføre den økonomiske belastning, der som en følge ville blive pålagt de for motordrevne køretøjer ansvarlige gennem betaling af præmierne for den lovpligtige forsikring. Den forventede præmiestigning antoges imidlertid at blive af så underordnet betydning, at udvalget ikke fandt at kunne tillægge dette forhold vægt. For udvalget havde det endvidere været af betydning, at det under de stedfundne forhandlinger med de øvrige nordiske udvalg var blevet tilkendegivet, at disse udvalg havde anset en objektiv erstatningsregel for påkrævet, og at en sådan regel under hensyn til den da allerede eksisterende norske lovgivning ville være nødvendig for at opnå nordisk retsenhed på området.

Udvalget foreslog derfor, at man med visse undtagelser (skader ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer og skader forvoldt af parkerede køretøjer) gennemførte en erstatningsregel, hvorefter der tillagdes skadelidte erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring uafhængigt af skyld hos køretøjets ejer eller fører. Der pålagdes således det forsikringsselskab, hvori lovpligtig ansvarsforsikring var tegnet, en objektiv erstatningspligt.

Udvalget foreslog endvidere, at de fastsatte grænser for forsikringsselskabernes dækningspligt som hovedregel også skulle gælde for det personlige ansvar, der hvilede på almindelige erstatningsregler. Det var dog samtidig udvalgets opfattelse, at der forelå særlige grunde for at pålægge et personligt ansvar, hvor skadevolderen havde forvoldt skaden forsætligt eller ved hensynsløshed. Udvalget foreslog derfor, at ansvaret i disse tilfælde principielt skulle bestå uden begrænsning, men da ansvaret kunne virke uforholdsmæssigt hårdt, blev der givet domstolene adgang til at bestemme, hvor langt ansvaret for skader forvoldt ved bevidst grov uagtsomhed, uden der forelå forsæt, skulle række. Udvalget fandt, at ansvarsbegrænsningen ikke blot skulle gælde for den ejer eller bruger, der havde betalt udgifterne til forsikringen,

men også for andre personer, hvis ansvar var dækket af forsikringen. Ved afgrænsningen af det personlige ansvars omfang havde udvalget endvidere lagt vægt på, dels præventive hensyn, dels hensynet til at opretholde adhæsionsprocessen. Ud fra de nævnte hensyn kunne udvalget ikke gå ind for, at det personlige ansvar blev begrænset til regrestilfældene. Selv om der uden for tilfælde, hvor skader var forvoldt med forsæt eller ved hensynsløshed, ikke kunne blive tale om, at forsikringsselskabet kunne afkræve skadevolderen erstatningsbeløbet, fandt udvalget dog, at det var af betydning, at der i hvert fald i alle tilfælde, hvor skyld forelå efter almindelige erstatningsregler, også blev fastslået et personligt ansvar for skadevolderen. En modsat ordning ville efter udvalgets opfattelse i høj grad kunne medvirke til, at de motorkørende betragtede de af dem uagtsomt forvoldte skader som dem uvedkommende, og at ansvarsfølelsen derved forflygtigedes. Det bemærkedes herved, at udvalget samtidig foreslog, at forsikringsselskabet skulle have regres mod køretøjets ejer eller bruger såfremt skaden var forvoldt forsætligt, ved hensynsløshed, under påvirkning af spiritus eller ved kørsel med et stjålet køretøj. Regreskravet kunne dog efter omstændighederne ned sættes eller helt bortfalde.

Udvalget ville i og for sig ikke nære nogen betænkelighed ved, at der blev hjemlet et personligt ansvar på objektivi t grundlag af samme udstrækning som forsikringsselskabets betalingspligt. Da de øvrige nordiske udvalg imidlertid bestemt modsatte sig en ordning, hvorefter et personligt ansvar skulle hjemles udover skyldtilfælde, idet man navnlig lagde vægt på, at det kunne virke urimeligt at fastslå et personligt ansvar for skade, i hvilken den pågældende ikke har nogen som helst skyld, foreslog udvalget for at opnå en ensartet nordisk ordning, at det personlige ansvar blev bestemt efter almindelige erstatningsregler. Dog anså man det for nødvendigt at indføre samme regler om betydningen af skadelidtes egen skyld som var gældende for forsikringsselskabets betalingspligt.

Udvalget fandt endvidere, at den foreslåede objektive erstatningsregel måtte begrænses i to tilfældegrupper. For det første foreslog udvalget en regel, hvorefter skade forvoldt af et motorkøretøj, der holdt stille, kun kunne kræves erstattet efter de almindelige regler, medmindre skaden var sket i tilslutning til køretøjets standsning eller igangsætning. Udvalget erkendte, at en sådan regel kunne føre til visse afgrænsningsvanskeligheder. For det andet foreslog udvalget en undtagelse for så vidt angår skader, der forvoldtes ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer på køretøjerne og på personer og gods, der blev befordret med disse.

De fælles nordiske udvalgs forslag dannede grundlag for lovgivning i Finland, og for visse ændringer i de norske regler, der i forvejen byggede på objektivi t ansvar. Derimod blev

der hverken i Sverige eller i Danmark umiddelbart fremsat lovforslag i overensstemmelse med udvalgenes udkast. I Danmark stillede de hørte myndigheder og organisationer sig kritisk over for forslaget. Årsagen hertil var dels en række af forslagens enkelte bestemmelser, dels de vanskeligheder, som i forskellige henseender måtte forudses ved at forlade den hidtidige ordning, som var indarbejdet i domstolenes og forsikringsselskabernes praksis, og endelig formentlig, at forslaget på en række punkter kunne forekomme noget indviklet i sammenligning med de gældende regler. Justitsministeriet valgte herefter ikke at foreslå væsentlige ændringer af principperne i de gældende regler i forbindelse med det i 1959 fremsatte forslag til lov om ændring af færdselsloven, der gennemførtes som lov nr. 206 af 11. juni 1959.

### 3.2. Gældende ret.

#### 3.2.1. Færdselslovens § 101, stk. 1 og 2.

##### 3.2.1.1. I praksis et objektivi t erstatningsansvar .

Færdselslovens ansvarsgrundlag for skader forvoldt af motor-drevne køretøjer ved kørselsuheld m.v. er efter færdselslovens § 101 dansk rets almindelige erstatningsregel, culpereglen. Bevisbyrden for skade, tab og årsagssammenhæng påhviler i overensstemmelse med de almindelige bevisbyrderegler skadelidte. Derimod er bevisbyrden med hensyn til uagtsomhed i forbindelse med kørslen eller materiellet pålagt skadevolder, der således for ikke at ifalde erstatningsansvar må godtgøre, at skadeforvoldelsen ikke kunne være undgået, selv om der var udvist den fornødne agtpågivenhed (præsumptionsansvar).

I retspraksis har anvendelsen af reglen om omvendt bevisbyrde udviklet sig således, at ejeren eller brugeren findes erstatningspligtig, når blot der er en fjern teoretisk mulighed for, at uheldet kunne have været afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu. Præsumptionsansvaret indebærer derfor i praksis, at ansvaret for skader forvoldt af motordrevne køretøjer nærmer sig et egentligt objektivi t erstatningsansvar.

Dette gælder i særdeleshed spørgsmålet om ansvar for materialefejl ved køretøjet.

U 1942/355 H. Det ene baghjul løb af en lastbil som følge af et brud i navet og knuste en butiksrude. Ifølge den motorsagkyndiges erklæring ville det for en ikke faglært have været praktisk umuligt ved sædvanlig benyttelse af køretøjet i tide at opdage den begyndende revnedannelse, og selv for en faglært ville rene tilfældigheder være afgørende for, om revnedannelsen blev opdaget. Ejeren af bilen blev desuagtet anset erstatningsansvarlig, idet det ikke fandtes at fremgå af omstændighederne, at skaden ikke kunne være undgået ved fornøden agtpågivenhed og omhu.

Dommen er senere fulgt op af andre afgørelser vedrørende fejl ved materiellet jfr. f.eks. U 1950/861 H (fejl ved en nød-dør i en bybus), U 1961/754 H (brand efter punktering), og U 1965/357 0 (baghjul løb af, idet en split manglede).

Også for kørslens vedkommende nærmer retspraksis sig et egentligt objektivt erstatningsansvar jfr. f.eks. U 1964/90 H (lastvogn, der under overhaling stødte sammen med en cyklist), U 1964/323 0 (bilists påkørsel af spirituspåvirket fodgænger på mørk vej), U 1968/236 H (barn på knapt 5 år, der pludselig løb ud på en amtslandevej), U 1968/296 H (fodgænger trådt ud på befærdet vej), U 1976/376 H (bilist mistede bevidstheden på grund af en hjernelidelse og påkørte herefter en fodgænger, der befandt sig på fortovet) og U 1979/395 V (sten-slag). I alle tilfælde blev der pålagt den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger pligt til at erstatte den skete skade.

### 3.2.1.2. Enkeltstående tilfælde af frifindelse.

#### 3.2.1.2.1. Tilfælde, hvor uheldet hovedsagligt skyldes forhold på skadelidtes side.

U 1958/266 H. Da et landpostbud cyklede ad en markvej med sin 15-20 kg tunge posttaske på styret, kom en lastvogn, der fyldte vejen, kørende imod ham, hvorfor han - hvad han efter sin forklaring havde gjort adskillige gange - cyklede ind på en mark til venstre og fortsatte



fremad. Lidt efter ville han stå af, men væltede herunder pludselig ind mod lastvognen, da denne langsomt passerede ham, og kom til skade ved at få foden ind under vognen. Dennes fører fandtes ikke at kunne have afværget skaden ved påkrævet agtpågivenhed,<sup>v</sup> hvorefter dens ejer ikke fandtes erstatningspligtig.

U 1959/33 H. En cyklist kørte en sommereftermiddag fra en markvej, som midlertidig benyttedes som omkørselsvej, over en amtslandevej for at svinge til venstre ad denne. Samtidig kom en bus med sædvanlig fart ad amtslandevejen i samme retning som cyklisten skulle køre. Idet cyklisten kørte ud på amtslandevejen, blev hun påkørt af bussen og kom til skade, idet hun pådrog sig brud på kæbebenet og højre ankel, med længere tids uarbejdsdygtighed til følge. Da det ansås godtgjort, at påkørslen ikke kunne have været afværget af chaufføren ved påkrævet agtpågivenhed og omhu, blev han og automobilets ejer frifundet for cyklistens erstatningskrav.

U 1963/817 V. Da en 12-årig dreng ville køre uden om en parkeret bil, ramte han bilens venstre bagskærm og væltede ud foran en bagfra kommende lastbil, der kørte med ringe hastighed i ca. 2 meters afstand fra den parkerede bil. Det fandtes godtgjort, at lastbilens chauffør ikke kunne have afværget påkørslen af drengen ved fornøden agtpågivenhed. Herefter frifandtes såvel føreren som lastvognens ejer.

U 1964/847 V. (se kapitel 3.2.1.2.3.)

Det forhold, at over sigtsforholdene har været så dårlige, at føreren har haft vanskeligt ved at se skadelidte, er efter omstændighederne blevet betragtet som en ansvarsfritagende omstændighed.

U 1969/82 H. En 13-årig dreng løb en mørk vintermorgen mellem nogle parkerede biler ud på kørebanen i en københavnsk trafikeret gade, hvor han blev påkørt af en fra venstre kommende bil, hvorved han blev 100 % invalid. Det kunne ikke fastslås, at føreren havde overtrådt nogen ham påhvilende forpligtelse, og det ansås for bevist, at ulykken ikke kunne være afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side. Såvel bilens fører som dens ejer blev herefter frifundet for erstatningskravet.

U 1974/1062 0. En 6 1/2-årig dreng, der løb ud på kørebanen i en københavnsk noget trafikeret gade foran en parkeret bil, blev påkørt og kvæstet af en anden bil, der kom fra hans venstre side med en fart af 50-60 km/t. Da denne hastighed ikke kunne anses for uforsvarlig, og idet det måtte antages, at bilens fører på grund af de parkerede biler først havde kunnet se drengen så sent, at påkørslen var uundgåelig, fandtes det godtgjort, at

ulykken ikke kunne have været afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side. En af førerens ansvarsforsikringsselskab nedlagt påstand om frifindelse for en af drengens værger nedlagt påstand om erstatning blev herefter taget til følge.

De her refererede domme, hvor frifindelsen for skadelidtes erstatningskrav er sket med den begrundelse, at ulykken ikke kunne have været afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side, må sammenholdes med den række domme, hvor den fuldstændige frifindelse for skadelidtes erstatningskrav begrundes med den af skadelidte udviste egen skyld.

U 1967/111 H. En med ca. 50 km/t kørende personvogn i sydfig retning i bymæssig bebyggelse ville med lidt forøget hastighed passere en ved et stoppested i vejens vestlige side holdende rutebil, som efter at have vist behørigt af satte igang, omtrent da personvognen var ved rutebilens bagende. Personbilen ramte en kvinde, der gik ud på kørebanen bag en i den østlige vejside parkeret vogn. Kvinden, der kom alvorligt til skade, krævede erstatning af både personbilens og rutebilens ejere. Begge blev frifundet. Rutebilens ejer fordi det måtte lægges til grund, at skaden ikke kunne være afværget af rutebilens fører, personvognens ejer, fordi kvinden havde udvist en så grov uagtsomhed, at en eventuel fejl begået af personvognens fører ikke kunne påvirke erstatningsansvaret.

U 1975/122 H. En 15-årig fodgænger blev en aften ramt af en forbikørende lastbil. Hun gik sammen med 3 veninder på cykelstien, der var adskilt fra kørebanen ved en 1 meter bred græsribat. Det lagdes til grund, at hun pludselig var gået eller løbet uden om veninderne ud på kørebanen eller den del af rabatten, der var nærmest kørebanen. Uanset om vognens fører måtte have kørt så tæt på rabatten, at en mindre del af ladet og sidespejlet havde raget ind over den yderste del af rabatten, fandtes fodgængerens at have udvist en så betydelig grad af uagtsomhed, at der ikke var grundlag for at pålægge bilisten (ejerens) ansvar.

U 1976/744 V. En cyklist blev under svingning til venstre i et lysreguleret gadekryds i Ålborg påkørt af en bus, der fra samme retning blev ført ind i krydset for grønt lys for at fortsætte lige over krydset. Ved påkørslen pådrog cyklisten sig alvorlige kvæstelser. Ved i strid med færdselslovens regler at have påbegyndt svingningen på et tidspunkt, hvor dette ikke kunne ske uden ulempe for den øvrige færdsel, fandtes cyklisten at have udvist en så betydelig uagtsomhed, at en eventuel mindre fejl fra buschaufførens side ikke kunne begrunde noget erstatningsansvar.

U 1955/501 H (fuld erstatning til 2 3/4 årig, der løb ud bag en mælkebil foran en lastbil), og U .1984/367 H (fuld erstatning til knap 5-årig dreng, der løb ud bag personbil foran en anden personbil) er refereret nærmere i kapitel 4.2.3.3.1.

3.2.1.2.2. Hvor et kørselsuheld skyldes en passagers handling, f.eks. åbning af bildøre eller direkte indgriben i selve kørslen, er det i ældre retspraksis i flere tilfælde statueret, at skader forvoldt på denne måde må antages at kunne være afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra ejerens eller brugerens side, hvorfor ansvaret tillige er blevet pålagt denne i medfør af færdselslovens bestemmelse om præsumptionsansvar. Denne retspraksis må sammenholdes med de i U 1961/43 H og u 1966/847 H (kommenteret i U 1967 B/64) refererede domme.

U 1961/43 H. En bilist, der var såvel ejer som fører af bilen, ansås erstatningsansvarlig for den skade, der tilføjedes en cyklist ved, at en passager, medens bilen holdt stille, åbnede en dør ud mod kørebanen. 3 dommere fandt det ikke godtgjort, at føreren ikke kunne have afværget ulykken ved den agtpågivenhed og omhu som udkræves ved driften af et motorkøretøj, medens 3 dommere fandt, at bilisten som ejer måtte være ansvarlig for den af passageren ved uagtsomhed forvoldte skade, uden at det herved kom i betragtning, om han som fører havde haft mulighed for at afværge ulykken. En dommer ville frifinde ejeren.

U 1966/847 H. En ung mand kom i bil kørende i bymæssig bebyggelse med en hastighed af ca. 50 km/t, da en passager, der sad ved siden af ham, pludselig trak i håndbremsen, hvilket medførte, at vognen skred ud og ramte en parkeret bil. 3 dommere fandt, at føreren måtte være ansvarlig for den herved forvoldte skade, da det ikke var godtgjort, at han ikke kunne have afværget skaden ved fornøden agtpågivenhed og omhu. 3 andre dommere fandt, at aktivering af håndbremsen under kørslen måtte anses som et led i køretøjets benyttelse som trafikmiddel, hvad enten handlingen foretoges af føreren eller en passager. For den af passageren ved grov uagtsomhed forvoldte skade måtte føreren herefter i sin egenskab af bruger af bilen være ansvarlig, uden at det kom i betragtning, om han som fører kunne have afværget skaden ved fornøden agtpågivenhed og omhu. En dommer ville frifinde føreren, idet det fandtes godtgjort, at der var udvist fornøden agtpågivenhed og omhu.

3.2.1.2.3. Er et kørselsuheld indtruffet under ekstraordi-

nære vejrforhold frifindes i enkelte tilfælde.

U 1964/847 V. En lastbil overhalede en cyklist på en isglat vej, hvis kørebane på grund af en snebrømme var indskrænket fra 6,8 meter til 5,1 meter. Cyklisten vältede efter at den forreste del af lastbilen havde passeret hende, hvorefter hun blev påkørt og døde. Det fandtes at fremgå af omstændighederne, at påkørslen ikke kunne have været undgået ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side.

3.2.1.2.4. Personlige forhold hos føreren har efter ældre praksis efter omstændighederne medført frifindelse.

U 1939/396 Ø. Ejeren af et motordrevet køretøj blev frifundet for at erstatte en skade forvoldt ved, at hans chauffør, der havde fået en bi i øjet, reflexmæssigt fejede denne væk med højre hånd, hvorved han kom til at dreje vognen så meget til højre, at den påkørte en lygtepæl.

Efter nyere praksis har personlige forhold hos føreren imidlertid ikke medført frifindelse.

U 1966/642 Ø. Et lastvognstog, der skulle med en færge, påkørte den bagerste af en række biler, som holdt ved billetkontrollen, hvorved ialt 6 biler blev beskadiget. Retslægerådet fandt det overvejende sandsynligt, at der havde foreligget et kortvarigt bevidsthedstab af epileptisk karakter hos vedkommende chauffør. Selv om dette fandtes at måtte lægges til grund, ansås vognmanden ansvarlig, idet det ikke fandtes godtgjort, at bevidsthedstabet var indtrådt på et sådant tidspunkt og havde en sådan varighed, at chaufføren ikke kunne have afværget påkørslen ved fornøden agtpågivenhed.

U 1976/376 H. En fører mistede under kørslen i sit automobil bevidstheden på grund af en hjernelidelse, som ikke da var erkendt. Bilen kørte op på fortovet og derefter over i vejens anden side, hvor den påkørte en kvinde og hendes 2 børn, der ikke havde haft mulighed for at undgå påkørslen. Retslægerådet udtalte bl.a., at de få anfaldsfænomener, der havde været før ulykken, blev bagatelliseret af føreren og at de ikke forekom at have været af en sådan karakter, at han med rimelighed burde have indset, at han skulle søge lægebehandling eller at han burde have indset, at han var uegnet til at føre motorkøretøj. Et flertal på 6 dommere udtalte, at det efter de fremlagte oplysninger ikke fandtes godtgjort, at skaden ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu i henseende til driften, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer. De påberåbte subjektive undskyldningsgrunde for den abnorme kørsel fand-

tes ikke at kunne komme i betragtning. I dommer ville under hensyn til retslægerrådets og kredslegens udtalelser eEter omstændighederne frifinde for erstatningsansvar.

3.2.1.2.5. Tredjemands handlinger kan efter omstændighederne medføre ansvarsfrihed.

U 1962/210 Ø. Under opbremsning faldt en passager i en bus. Opbremsningen var nødvendig for at afværge påkørsel af en cyklist, der kørte ureglementeret. Antaget at skaden ikke kunne være afværget ved påkrævet agtpågivenhed fra chaufførens side. Rutebilejeren blev herefter frifundet for passagerens erstatningskrav.

U 1965/444 H. En bilist påkørte om natten en hest, der, efter at være brudt ud af en fold, hvis hegn var i dårlig forfatning, gik på vejen, hvor den blev set af bilisten i en afstand af ca. 30 m. Ved påkørslen kom en passager lettere til skade. For denne skade fandtes hestens ejer erstatningsansvarlig, hvorimod bilisten blev frifundet, da skaden efter det oplyste ikke fandtes at kunne være afværget ved den af chaufføren krævede agtpågivenhed. Denne dom må dog sammenholdes med U 1974/692 H, hvor 2 rideheste, der gik i en fold i nærheden af en Tandevej i Nordsjælland, sprængte folden, da de om aftenen skulle tages ind. Hestene løb ud på landevejen, hvor den ene blev påkørt af en bil. Bilen blev beskadiget og føreren kom alvorligt til skade. Hesten blev dræbt. Under hensyn til omstændighederne, fandtes der ikke grundlag for at pålægge hestens ejer erstatningsansvar, hverken overfor bilens ejer eller dens fører. Derimod blev bilens ejer i medfør af færdselslovens præsumptionsansvar dømt til at erstatte den dræbte hest.

Efter en gennemgang af de ældre højesteretsdomme, der vedrører præsumptionsansvaret, har Adam Vestberg i U 1958/B.81 ff. for så vidt angår erstatningsansvaret for motorkøretøjs drift samlende konkluderet, at alle frifindende trykte højesteretsdomme siden den første motorlovgivning med undtagelse af U 1928/77 H har kunnet begrundes med egen skyld hos skadelidte eller skyld hos trediemand. (Dommen i 1928 vedrørte det forhold, at en lastmotorvogn skred på en fuldstændig islagt københavnsk gade og påkørte en lygtepæl. Chaufførens forklaring om at have kørt forsigtigt fandtes at måtte lægges til grund, og på grundlag heraf frifandtes vognmanden for at erstatte skaden.)

Udvalget finder ikke, at en gennemgang af de senere trykte højesteretsdomme på området giver grundlag for en ændret vurdering.

### 3.2.2. Køretøjet.

Færdselslovens § 101 gælder for motordrevne køretøjer, hvilket, jfr. færdselslovens § 2, er køretøjer, der er forsynet med motor som drivkraft, altså foruden biler og motorcykler også knallerter, traktorer og motorredskaber.

### 3.2.3. Trafikskade.

Efter færdselslovens § 101, nr. 1, gælder præsumptionsansvaret for skader forvoldt ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld. Skaden skal således kunne karakteriseres som en trafikskade. Bestemmelsen er imidlertid i praksis fortolket ret vidt og omfatter således også tab af genstande fra køretøjet eller dets lad, jfr. f.eks. U 1946/17 H (tabt: reservehjul) og U 1960/1002 H (halm tabt og antændtes af et bagved kørende motorkøretøjs udstødningsrør, hvorved køretøjet brød i brand). Dette gælder dog ikke, hvis ulykken ikke er sket i umiddelbar tilknytning til tabet af genstanden, jfr. f.eks. om gødningsspild U 1967/267 H, kommenteret i U 1967/B.259.

I U 1967/2 H blev præsumptionsansvaret anvendt på en lastbil, der kørte over en over vejen liggende wire fra en kranvogn, hvorved wiren blev grebet af lastvognen med den følge, at den spændtes og, idet den sprang tilbage, ramte en ved vejkanten stående person med personskade til følge. Derimod blev det skærpede ansvarsgrundlag ikke anvendt på redningskorpset, idet kranvognen på uheldstidspunktet ikke var i brug som motorkøretøj, smh. U 1954/452 H (præsumptionsansvar for skade ved påkørsel af wire, da wiren var udspændt som led i bestræbelserne på at køre.)

Stenslag, der efter ældre praksis og teori ikke ansås for omfattet af præsumptionsansvaret, må nu efter omstændighederne anses for omfattet af færdselslovens § 101, nr. 1, jfr. folketingstidende 1958/59, tillæg A, sp. 1614 og U 1979/395 V.

Kørsel med et motordrevet køretøj, uden at motoren er i gang, er ligeledes omfattet af færdselslovens præssumptionsansvar, jfr. f.eks. U 1935/288 H (lastbil satte sig i bevægelse, idet føreren ikke havde spændt håndbremsen) og U 1981/1065 Ø (kvallet der kørte uden motorkraft).

Ansvar efter § 101 gælder derimod ikke for skader forvoldt af parkerede motorkøretøjer, medmindre køretøjet netop er standset op.

U 1972/959 H (sammenstød mellem motorcyklist og hest, der var ved at blive læsset af en parkeret lastvogn - frifindelse), smh. med U 1961/43 H (åbning af dør på standset vogn - domfældelse efter præssumptionsansvaret) og U 1971/705 Ø (parkering af motorkøretøj i motorvejens overhalingsbane med kun positionslys tændt. Under førerens fravær blev vognen påkørt bagfra med alvorlig personskade på passager til følge. Domfældelse efter præssumptionsansvar).

Er der tale om et parkeret køretøj, der ikke er omfattet af færdselslovens § 101, nr. 1, vil ansvar efter omstændighederne kunne ifaldes efter den almindelige culperegulering, jfr. færdselslovens § 102.

U 1972/352 H (parkeret tankvogn, der optog det meste af vejens ene kørebanelvdel uden afmærkning med lys - domfældelse), U 1972/1055 Ø (sædvanlig parkeret mælkebil, der levede rigelig plads til forbikørsel - frifindelse), U 1975/776 H (blokvognstog standset i dagslys for at aflæsse gravemaskine. En bagfra kommende lastvogn foretog opbremsning og kom herunder i skred og stødte sammen med en møbeltransportvogn i den modsatte kørebane. Ulykken fandtes alene at skyldes forhold ved den bagfra kommende lastvogns bremses eller mangelfuld betjening af bremserne. Ejeren af blokvognstoget frifundet), U 1976/170 H (en på en mørk vej standset lastmotorvogn blev forladt af chaufføren, efter at denne havde slukket for det elektriske anlæg på grund af risiko for brand. Den mørklagte lastvogn påkørt af 2 bagfra kommende personvogne uafhængigt af hinanden. Domfældelse) og U 1984/418 Ø (personbil parkeret i uoverskueligt vejsving. Medskyld).

#### 3.2.4. Færdsel på vej.

Færdselslovens regler gælder kun på vej, som benyttes til

almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jfr. færdselslovens § 1. Der skal efter bestemmelsen lægges afgørende vægt på de faktiske forhold på stedet, og der synes i retspraksis at være en tendens til en udvidende fortolkning for så vidt angår sager vedrørende grovere færdselsforseelser og sager om erstatningsansvar. Færdselslovens særlige ansvarsgrundlag omfatter efter praksis skader indtruffet under færdsel på private veje og gårdspladser, blot de er åbne for almindelig færdsel, jfr. f.eks. U 1967/467 H (skovvej taget i brug i forbindelse med byggearbejde i skoven) og U 1970/223 V (campingplads).

### 3.2.5. Hvilke skader er omfattet af ansvarsordningen ?

Færdselslovens bestemmelser om erstatningsansvar og bestemmelserne om tvungen ansvarsforsikring m.v., omfatter både skade på person og gods uden for køretøjet og skader på passagerer og på transporteret gods. Bestemmelserne finder anvendelse, selv om den skadelidte passager er den ansvarliges ægtefælle, barn eller i øvrigt familiemedlem, jfr. f.eks. U 1959/403 0 (hustru), U 1964/430 Ø (børn), U 1964/670 V (fader som passager på scooter) og U 1976/453 H (hustru passager i bil).

Efter færdselslovens § 116 finder bestemmelserne om erstatning og forsikring ikke anvendelse på en fragtførers ansvar, hvis dette er omfattet af lov om fragtaftaler ved international vejtransport. Tilsvarende er det i betænkning nr. 858/1978 om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport foreslået, at reglerne i færdselslovens kapitel 16 ikke skal finde anvendelse på en fragtførers ansvar, hvis der gennemføres særlige bestemmelser om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport, jfr. kapitel 2.1.4. Efter det for udvalget oplyste har justitsministeriet endnu ikke taget stilling til, hvorvidt der bør gennemføres særlige regler om ansvaret ved indenlandsk vejtransport.



### 3.2.6. Den ansvarlige personkreds.

Færdselslovens præsumptionsansvar påhviler ejeren af det motordrevne køretøj. Er det en anden end ejeren, der benytter køretøjet eller lader det benytte, påhviler ansvaret denne, hvis der er tale om en selvstændig bruger. Dette er i færdselslovens § 104, stk. 1, udtrykt således: "Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte." Det strafferetlige ansvar for, at et motordrevet køretøj er i lovlig stand, påhviler efter færdselslovens § 67 ejeren eller den person, der har varig rådighed over køretøjet.

Det har i visse tilfælde i praksis voldt tvivl, hvem der i erstatningsretlig henseende kan anses som selvstændig bruger.

Hvis et motordrevet køretøj udlejes uden fører, anses lejeren som selvstændig bruger, jfr. U 1963/150 H. Hvis et motordrevet køretøj udlejes med fører, antages det, at det er ejeren, der er ansvarlig, jfr. U 1964/467 Ø, hvor ejeren af en lastbil, der med fører blev stillet til rådighed for en kommune, ansås ansvarlig efter den da gældende færdselslovs § 65, stk. 1. Fra dette udgangspunkt kan formentlig gøres enkelte undtagelser jfr. U 1954/480 H (vognmand, der stillede sin lastbil med chauffør til enedisposition for et entreprenørfirma).

Hvis et motordrevet køretøj udlånes uden fører, anses låneren som selvstændig bruger af køretøjet, jfr. f.eks. U 1966/561 H (en erhvervsdrivende havde af sin fader lånt en denne tilhørende ældre varevogn til benyttelse i sit erhverv). Låneren er dog kun ansvarlig, hvis han benytter køretøjet eller lader det benytte udelukkende i egen interesse. Foreligger der et blandet interesseforhold, vil ejeren efter omstændighederne være den, der er ansvarlig efter færdselslovens § 101, stk. 1, jfr. f.eks. U 1961/925 V (ejeren passager på sin motorcykel). Det er i den juridiske teori noget omtvistet, hvilken betydning varigheden af låneforholdet har for afgørelsen af, om låneren kan anses som selvstændig bruger.

Benytter en ægtefælle den anden ægtefælles bil, vil ejeren af bilen formentlig blive anset som den for køretøjet ansvarlige efter § 104, stk. 1, jfr. U 1974/692 H (hest på Kongevejen påkørt af bilist, der kørte i sin ægtefælles bil). Benyttes et motordrevet køretøj uretmæssigt af en udenforstående tredjemand, anses denne som selvstændig bruger af køretøjet og er derfor ansvarlig for de skader, der forvoldes.

Hvis et motordrevet køretøj indleveres til reparation på et værksted og benyttes af værkstedsindehaveren eller dennes folk i forbindelse med prøvekørsel, flytning eller udbringning, er det almindeligt antaget, at ansvaret efter færdselslovens § 101, påhviler værkstedsindehaveren som selvstændig bruger af køretøjet jfr. f.eks. U 1953/98 H (værksted påtog sig som kundeservice at udbringe bilen. Under udbringningen forvoldtes skade på trediemand med motorkøretøjet). Hvor en ansat under sådanne omstændigheder, at værkstedsindehaveren ikke længere kan anses som selvstændig bruger, benytter køretøjet for på egen hånd at yde ejeren af køretøjet en tjeneste, er det antaget, at ansvaret efter færdselsloven påhviler ejeren jfr. U 1960/77 H. Værkstedet vil dog være ansvarlig for den ansattes culpøse handlinger med tilknytning til hvervet efter reglen i DL 3-19-2.

Hvis personalet på et værksted eller et hotel foretager uretmæssig kørsel med køretøjet tilhørende værkstedets eller hotellets kunder, er værkstedet, hotellet eller ejeren, hverken efter færdselsloven eller efter DL 3-19-2 erstatningsansvarlig for skader på trediemand, jfr. U 1964/806 H (hotelkarl tilegnede sig hotelgæsts bil for at køre fornøjelses-tur), men derimod vil der blive udbetalt erstatning fra køretøjets ansvarsforsikring.

Præsumptionsansvaret påhviler ikke den fører, der ikke samtidig er ejer eller bruger af køretøjet. Føreren er jfr. § 104, stk. 2, kun ansvarlig efter lovgivningens almindelige erstatningsregler.

### 3.3. Fremmed ret.

#### 3.3.1. Sverige.

Ved Trafikskadeloven af 15. december 1975, har Sverige gennemført et egentligt objektivt erstatningsansvar for trafikskader. Efter lovens § 10 og § 11 udredes erstatning for person- eller tingsskade, som sker i forbindelse med kørsel med motordrevet køretøj, af den lovpligtige trafikforsikring for køretøjet (jfr. § 2). Efter § 10 betales erstatning dog ikke for skade på køretøjet eller på gods, som befordres med dette. Loven fastsætter i § 10 særlige regler for sammenstødstilfælde, jfr. nærmere nedenfor i kapitel 5.3.1..

#### 3.3.2. Norge.

Den norske bilansvarslov af 3. februar 1961 er et resultat af det nordiske samarbejde fra 1950'erne. Den norske lov bygger på et rent objektivt erstatningsansvar for kørselsskader forvoldt af motordrevne køretøjer. Ansvarret er dækket af en obligatorisk trafikforsikring.

#### 3.3.3. Finland.

Den finske trafikforsikringslov af 26. juni 1959 er ligesom den norske lov et resultat af det fælles nordiske udvalgsarbejde, der foregik i 1950'erne, og som for Danmarks vedkommende resulterede i betænkning nr. 179/1957. Loven bygger på princippet om et rent objektivt ansvar for skader forvoldt af motordrevne køretøjer. I lovens § 4 fastslås det således, at erstatning for trafikskade skal udredes af trafikforsikringen, uanset om nogen er personligt erstatningsansvarlig på grund af køretøjets anvendelse i trafikken eller ej. Erstatningssøgsmålet skal efter lovens § 11 rettes direkte mod det ansvarlige trafikforsikringssselskab. Ved personskade er alle, som befordres med køretøjet, dækket af forsikringen.

### 3.4. Udvalgets overvejelser.

Udvalget har i forbindelse med overvejelserne om at gennemføre et objektivt erstatningsansvar bl.a. indhentet en udtalelse fra Assurandør-Societetet om, i hvor mange tilfælde om året selskaberne afviser at yde erstatning med den begrundelse, at det kan godtgøres, at skaden ikke kunne være afværget selv ved at udvise al fornøden agtpågivenhed. Assurandør-Societetet har over for udvalget oplyst, at man ikke er i besiddelse af statistisk materiale til belysning af dette spørgsmål. Det er imidlertid forsikringsselskabernes indtryk, at der kun i yderst beskedent omfang foretages en egentlig afvisning af erstatningskrav med den begrundelse, at det har kunnet godtgøres, at skaden ikke kunne være afværget. Antallet af sådanne sager er formentlig så lille, at det ikke har nogen mærkbar økonomisk betydning. Societetet er derimod af den opfattelse, at en traditionel skyldvurdring er så almindelig, at mange skadelidte i erkendelse af egen eller overvejende egen skyld ikke fremsætter erstatningskrav over for modparten. Det er på denne baggrund Assurandør-Societetets opfattelse, at antallet af anmeldte skader vil stige væsentligt, hvis der gennemføres regler om objektivt erstatningsansvar. Da gennemsnitsstørrelsen af de yderligere skader, der kan forventes anmeldt som følge af reglen om objektivt ansvar, navnlig for så vidt angår tingsskader, imidlertid må antages at være relativt lille, vil gennemførelsen af et objektivt ansvar formentlig næppe - isoleret set - medføre nogen præmiestigning.

Assurandør-Societetet har dog understreget, at der her som overalt, hvor der gives oplysninger om forventede præmiestigninger på grund af forøgelse af dækningsområdet, kun er tale om skøn, idet der ifølge sagens natur ikke findes statistiske oplysninger eller anden eksakt viden om forholdene på områder, hvor forsikringsselskaberne ikke før har erstattet skader.

I den svenske betænkning om trafikskadeerstatning (SOU 1974: 87, side 251) er det antaget, at en overgang fra præsumptionsansvaret til rent objektivt ansvar ikke vil få nogen mærkbar

effekt på forsikringspræmiernes størrelse.

Ved bedømmelsen af spørgsmålet om, hvorvidt der i dansk ret skal gælde et objektivt erstatningsansvar for kørselsuheld forvoldt med motordrevne køretøjer, har udvalget lagt vægt på, at der for så vidt angår præsumptionsansvaret, i retspraksis er stillet så betydelige krav til beviset for, at skaden ikke kunne være afværget, at ansvaret allerede i dag har nærmet sig et egentligt objektivt ansvar. Denne praksis må tages som udtryk for, at man i retspraksis - gennem det meget store antal sager, som i årenes løb har været forelagt til prøvelse - har anset det for påkrævet at pålægge et meget vidtgående ansvar på grund af den særlige fare, der er forbundet med brugen af motordrevne køretøjer. Da den gældende ordning således i langt overvejende grad sikrer skadelidte gennem en lovpligtig forsikringsordning, kan det forekomme mindre rimeligt, at ganske enkelte skadelidte ikke kan opnå erstatning, fordi den ellers ansvarlige i meget sjældne tilfælde kan godtgøre, at den konkrete ulykke ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer.

Det kan også forekomme misvisende, at lovteksten umiddelbart synes at give ejeren eller brugeren af et motordrevet køretøj mulighed for under en retssag ved bevisførelse at frigøre sig fra erstatningsansvar, når bestemmelsen i praksis - undertiden med begrundelser, der næppe altid isoleret set er forståelige, jfr. f.eks. U 1942/355 H - fortolkes så restriktivt, at der i realiteten er tale om objektivt ansvar. En gennemførelse af objektivt erstatningsansvar vil således nok i et vist omend begrænset omfang kunne virke procesbesparende.

I de enkelte tilfælde, hvor ejeren eller brugeren af et motordrevet køretøj i dag frifindes for erstatningsansvar, fordi trafikuheldet alene anses for at være forvoldt ved en ansvarspådragende adfærd fra tredjemands side, vil den foreslåede ændring af ansvarsgrundlaget indebære en reel skarpelse af erstatningsansvaret, idet nu ikke alene den pågældende tredjemand, men også den for køretøjet ansvarlige, vil blive an-

set for erstatningsansvarlig og dermed hæfte solidarisk for den forvoldte skade. Der opstår herefter et spørgsmål om, hvem der endeligt skal dække skaden. For så vidt den pågældende trediemand er en fodgænger eller cyklist, følger det af reglerne i erstatningsansvarslovens § 25, at køretøjets lovpligtige ansvarsforsikring i almindelighed ikke vil have regres mod den pågældende.

Gennemførelsen af et objektive erstatningsansvar vil endvidere skabe retsenhed mellem Finland, Norge, Sverige og Danmark på dette område.

Under hensyn til, at gennemførelsen af et objektive erstatningsansvar næppe vil medføre nogen stigning i forsikringspræmierne, finder udvalget ikke, at økonomiske betragtninger taler afgørende imod en revision af ansvarsgrundlaget for skader forvoldt med motorkøretøjer.

Det objektive erstatningsansvar bør efter udvalgets opfattelse ligesom det gældende præsumptionsansvar begrænses til de tilfælde, hvor skaden er indtruffet ved påkørsel, sammenstød eller andre lignende kørselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der opstår i brændstofanlæg i køretøjet.

Udvalget har drøftet, om det objektive erstatningsansvar skal påhvile den for køretøjet ansvarlige personligt, eller om det alene skal påhvile forsikringsselskabet, således at den pågældende kun er ansvarlig efter culpereglen. Udvalget har ikke fundet, at der er fornødent grundlag for at ophæve dansk rets almindelige princip om personligt ansvar, jfr. nærmere kapitel 7.4.2.

Det er i den erstatningsretlige teori og retspraksis, jfr. særligt U 1957/1064 H (motorcyklist, der påkørte kalv), U 1960/1008 H (motorcyklist mod dreng) og U 1962/366 V (bilist mod kalv), antaget, at præsumptionsansvaret også finder anvendelse på spørgsmålet om egen skyld hos føreren af et motordrevet køretøj, for så vidt angår spørgsmålet om erstatning for skade påført ham. I den førstnævnte dom fandtes af-

gørelsen af motorcyklistens medansvar for de skader, der blev påført ham, at måtte træffes på samme grundlag som afgørelsen af hans ansvar for den skade, der var påført landmanden ved påkørselen af kalven, således at færdselslovens præsumptionsansvar fandt anvendelse i begge henseender. Det bemærkes, at den ene af parterne var undergivet præsumptionsansvar, mens den anden var undergivet ansvar efter den almindelige culperegulering. Er skadevolderen undergivet objektivet ansvar, mens skadelidte er undergivet præsumptionsansvar, er det i retspraksis, jfr. U 1960/925 H (motorcyklist mod hund), antaget, at præsumptionsansvaret ikke finder anvendelse på vurderingen af egenskyldsspørgsmålet. Se tilsvarende U 1964/317 V.

En ændring af færdselslovens ansvarsregel fra præsumptionsansvar til objektivet erstatningsansvar vil under hensyn til denne praksis få betydning for den vurdering, der skal ske af spørgsmålet om egen skyld i forbindelse med skade forvoldt på det motordrevne køretøj, føreren eller den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger. Udvalget finder, at den nærmere afklaring af dette spørgsmål som hidtil bør ske i retspraksis under hensyn til den enkelte sags nærmere omstændigheder. Det har ikke været udvalgets mening, at skærpelsen af ansvarsgrundlaget skal få den betydning for egenskyldsvurderingen med hensyn til skade påført føreren af det motordrevne køretøj, at dennes erstatning altid skal nedsættes eller bortfalde. Navnlig med hensyn til personskaade vil udvalget ikke udelukke, at der kan ydes den skadelidte fører fuld erstatning, medmindre det bevises, at han har handlet uagtsomt, jfr. nærmere kapitel 4.5.

Udover ændringen af selve ansvarsgrundlaget foreslår udvalget, at bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 101, stk. 1, nr. 3, ophæves. Bestemmelsen indebærer, at skader, som forvoldes af heste, der er blevet sky for et motordrevet køretøj, efter præsumptionsansvaret skal erstattes af den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger og dermed af den lovpligtige motorkøretøjsansvarsforsikring. Bestemmelsen, der går helt tilbage til den første danske motorlovgivning fra

1903, var på det tidspunkt formentlig reelt begrundet i trafik sammensætningen, idet en væsentlig del af vejtransporten stadig foregik med heste, som formentlig var mere uvant med motordrevne køretøjer. I dag har heste ingen reel betydning i trafikken, og det er udvalgets opfattelse, at de skader, som forvoldes ved, at en hest bliver sky for et køretøj som sådant, alene må påhvile den, som er ansvarlig for, at en hest, der ikke er trafikvant, færdes på vejene. Udvalget foreslår derfor, at bestemmelsen om ansvar for skader forvoldt af sky heste udgår af § 101.

Udvalget finder, at det særlige ansvarsgrundlag for skader forvoldt af motordrevne køretøjer fortsat bør gælde med hensyn til brand eller eksplosion, der opstår i køretøjets motor eller beholder. Udvalget foreslår dog en ny formulering af bestemmelsen, således at det præciseres, at bestemmelsen ikke alene omfatter brand eller eksplosion i selve motoren eller brændstoftanken, men også brand og eksplosion, der stammer fra den øvrige del af køretøjets brændstofanlæg, som f.eks. rør forbindelser.



## Kapitel 4.

### Betydningen af skadelidtes egen skyld og accept af risiko.

#### 4.1. Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af reglerne om egen skyld og accept af risiko.

##### 4.1.1. Retsudviklingen 1903-1976.

Allerede i den første lov om kørsel med automobil, lov nr. 124 af 15. maj 1903, fandtes en bestemmelse om egen skyld. Der påhvilede efter lovens § 28 den, der benyttede et automobil eller lod det benytte til færdsel på offentlig gade, vej eller plads, pligt til at erstatte skade på person eller gods voldt ved sammenstød med automobilet 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.

Ved motorloven af 1927 (lov nr. 144 af 1. juli 1927) blev der åbnet mulighed for at nedsætte erstatningen eller lade den helt bortfalde i alle tilfælde, hvor skadelidte selv havde udvist simpel eller grov uagtsomhed. Hvor skadelidte forsætligt havde fremkaldt skaden, skulle erstatningen fortsat bortfalde.

Erstatningsreglen i motorlovens § 38, stk. 1, affattedes således:

"Såfremt et motorkøretøj forvolder skade ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld . . . . , er den for motorkøretøjet ansvarlige forpligtet til at erstatte skaden, medmindre det enten oplyses, at den skadelidende forsætligt har hidført skaden, eller det fremgår af omstændighederne, at denne ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelsen af motorkøretøjet såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet. Oplyses det, at den

skadelidende ved uagtsomhed har hidført eller medvirket til skaden, kan erstatningen dog nedsættes eller endog helt bortfalde."

Bestemmelsen blev uændret overført til færdselsloven af 1955 (lov nr. 153 af 24. maj 1955) § 65, stk. 1.

I 1975 blev der i forbindelse med gennemførelsen af reglerne om obligatorisk sikkerhedsudstyr ved lov nr. 270 af 26. juni 1975 i færdselslovens § 65, stk. 1, indsat en bestemmelse om, at undladelse af at benytte udstyret (sikkerhedssele og styrthjelm), ikke kan begrunde en nedsættelse af erstatningen. Begrundelsen for denne ændring var, at reglerne om sikkerhedsudstyr først og fremmest tog sigte på at øge sikkerheden for trafikanterne. Det fandtes derfor ikke rimeligt, at denne ændring af færdselsloven skulle medføre nedsættelse af erstatningen til skadelidte, såfremt denne ikke havde anvendt det foreskrevne sikkerhedsudstyr. Reglen, der tilsvarende fandt anvendelse på de situationer, hvor erstatningsansvaret hvilede på det nu i færdselslovens § 102 og § 103 nævnte grundlag, stemte overens med den indstilling, det nordiske trafikikkerhedsråd havde afgivet.

4.1.2. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957.

Det blev i betænkning 179/1957 om ændring af færdselslovens ansvarsregler m.v. indstillet, at de da gældende almindelige regler i færdselsloven om egen skyld ikke burde ændres væsentligt. Under hensyn til de øvrige nordiske udvalgs indstilling og til, at der i dansk retspraksis fandtes at være en vis tendens til ikke at nedsætte erstatningen i de tilfælde, hvor skadelidte havde udvist en ringe uagtsomhed, foreslog udvalget en bestemmelse, hvorefter erstatningen, såfremt skadelidte forsætligt eller uagtsomt medvirkede til skaden, bortset fra tilfælde, hvor der kun var udvist ringe uagtsomhed, skulle kunne nedsættes eller bortfalde. Ved afgørelsen heraf skulle der lægges vægt på det fra hver side udviste forhold og omstændighederne i øvrigt. Var skaden sket, mens 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, skulle den pågældende efter udvalgets forslag kun have krav på erstatning, såfremt og i det omfang særlige grunde talte derfor. Udvalget fandt under hensyn til udviklingen i retspraksis ikke anledning til at medtage en udtrykkelig regel om

nedsættelse eller bortfald af erstatningen til passagerer, der var eller burde være bekendt med, at føreren på grund af spiritusindtagelse var ude af stand til at føre kørtøjet på betryggende måde.

Det danske udvalg fandt, at beskyttelse mod egen simpel uagtsomhed i trafikken - som ved andre former for ulykker - måtte tilvejebringes ved en ændring i den sociale lovgivning, mens det ikke fandtes naturligt at søge en sådan social sikring gennemført over forsikringen for motordrevne køretøjer. Udover omkostningerne ved at lempe egenskyldsreglerne inden for trafikerstatomsområdet anførte udvalget, at en sådan social reform ville have en tilfældig karakter og kun have en begrænset værdi, så længe den alene skulle vedrøre trafikulykker. Udvalget var opmærksom på, at det kan diskuteres, i hvilken grad reglerne om egen skyld virker præventivt, ligesom man erkendte, at der findes bedre egnede midler til at varetage præventive hensyn. Udvalget var imidlertid tilbøjeligt til at antage, at egenskyldsreglerne har en vis præventiv betydning, og at en lempelse af egenskyldsreglerne i hvert fald kan modvirke de bestræbelser, som gøres for at tilvejebringe større trafiksikkerhed. Endelig anførte udvalget, at en lempelse af reglerne om egen skyld i adskillige tilfælde kunne medføre resultater, der ville virke noget stødende. Som eksempel fremhævede udvalget, at en cyklist efter de almindelige erstatningsregler kunne blive pligtig at yde erstatning til føreren af et motorkøretøj samtidig med, at han havde krav på fuld erstatning for sin egen skade fra motorkøretøjets forsikringsselskab. Udvalget fandt således ikke, at de navnlig af det svenske erstatningsudvalg fremførte synspunkter vedrørende forsikringsordningen og særlige sociale hensyn kunne begrunde en ændring af reglerne om egen skyld.

#### 4.1.3. Erstatningslovudvalgets forslag i betænkning nr.

#### 679/1973 om erstatning for tab ved personskade og tab af forsørger.

Det af justitsministeriet nedsatte erstatningslovudvalg har i betænkning 679/1973, for så vidt angår ændrede regler om virkningerne af skadelidtes medvirken overvejet, om man i videre omfang end efter gældende ret bør se bort fra egen skyld hos tilskadekomne eller afdøde f.eks. således, at der normalt skal ses bort fra simpel uagtsomhed ved personskade og helt ses bort fra egen skyld hos afdøde ved erstatning for tab af forsørger. Udvalget fandt dog ikke, at tiden var inde til så vidtgående ændringer inden for den traditionelle erstatningsret. Udvalget fremhævede, at der allerede efter retspraksis normalt bliver set bort fra egen skyld, hvor skyldgraden er mindre end 1/3. Endvidere blev det fremhævet, at de eksisterende sociale sikringsordninger oftest vil medføre, at skadelidte ikke er uden hjælp, selv om den private retlige erstatning nedsættes eller bortfalder på grund af egen skyld. Udvalget foreslog derfor alene, at de principper, der efter udvalgets opfattelse burde gælde for lempelse af skadevolders ansvar, også skulle gælde ved vurderin-

gen af skadelidtes eller afdødes medvirken. En lempelse af egenskyldsvurderingen skulle således kunne ske, hvis en almindelig anvendelse af egenskyldsreglen ville virke urimeligt tyngende for skadelidte, eller hvis det i øvrigt under hensyn til skadens størrelse, ansvarets beskaffenhed, foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheder i særlige tilfælde fandtes rimeligt. Den foreslåede bestemmelse omfattede ikke blot egen skyld, men også accept af risiko.

#### 4.1.4. Erstatningslovudvalgets forslag i betænkning nr.

##### 82.9/1.9.7.8 om lempelse af erstatningsansvar m.v.

Erstatningslovudvalget har også i betænkning 829/1978 generelt overvejet spørgsmålene om lempelse eller bortfald af erstatningsansvar m.v. Da reglerne om egen skyld tillige skulle drøftes i trafikerstatningsudvalget, har udvalget ikke foreslået mere vidtgående reformer, men alene opretholdt sit tidligere stillede forslag om en lempelsesregel, hvorefter der kan ses helt eller delvist bort fra skadelidtes medvirken til skaden, når anvendelse af egenskyldsreglerne vil virke urimeligt tyngende for skadelidte, eller når ganske særlige omstændigheder gør det rimeligt. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til skadens størrelse, den udviste medvirkens beskaffenhed, skadevolderens og skadelidtes forhold og skadelidtes interesse samt til foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheder. Udvalget udtalte til støtte for en sådan regel bl.a., at det allerede efter gældende praksis måtte antages, at skadelidtes uagtsomhed skulle have været af nogen betydning for overhovedet at komme i betragtning. Af sociale og humanitære grunde fandt udvalget, at det kunne være ønskeligt i videre omfang at sikre de skadelidte dækning for personskade, uanset at de selv har medvirket til skaden. På den anden side fremhævede udvalget dog, at det, navnlig hvor skadevolder ikke har tegnet ansvarsforsikring, kan virke stødende, om skadelidte på trods af betydelig uagtsomhed skal have krav på fuld erstatning, ligesom skadevolder vil have vanskeligt ved at forstå, at han skal betale fuld erstatning til en skadelidte, hvis uagtsomhed måske var lige så stor eller større end hans egen. De eksisterende sociale sikringsordninger vil i de fleste tilfælde i øvrigt medføre, at skadelidte ikke står uden dækning selv om den privatretlige erstatning nedsættes eller bortfalder.

#### 4.1.5. Erstatning sansvarsloven.

På grundlag af erstatningslovudvalgets betænkninger har justitsministeriet fremsat et samlet forslag til lov om erstatningsansvar. Lovforslaget er gennemført som lov nr. 228 af 23. maj 1984, der trådte i kraft den 1. oktober 1984. Loven indeholder i § 24 følgende bestemmelse om lempelse af erstatningsansvar og egen skyld:

" § 24. Erstatningsansvar kan nedsættes eller bortfalde, når ansvaret vil virke urimeligt tyngende for den erstatningsansvarlige, eller når ganske særlige omstændigheder i øvrigt gør det rimeligt. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til skadens størrelse, ansvarets beskaffenhed, skadevolderens forhold, skadelidtes interesse, foreliggende forsikringer samt omstændighederne i øvrigt.

Stk. 2. Under tilsvarende betingelser som angivet i stk. 1 kan der ses helt eller delvis bort fra skadelidtes medvirken til skaden. Ved krav om erstatning til den, der har mistet en forsørger, gælder det samme om afdødes medvirken."

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at der efter justitsministeriets mening fortsat er grund til at overveje, om der ved personskade og tab af forsørger bør ses bort fra skadelidtes eller afdødes medvirken, hvis denne har karakter af simpel uagtsomhed. Man kan imidlertid tiltræde, at man foreløbig afventer arbejdet med reglerne om erstatning for færdselsskader, hvor egen skyld i praksis har stor betydning.

#### 4.2. Gældende ret.

##### 4.2.1. Færdselslovens § 101, stk. 3.

Ved færdselsloven af 1976 § 101, stk. 3, fik bestemmelsen om egen skyld sin nugældende affattelse:

"Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Undladelse af at benytte det i kapitel 12 nævnte sikkerhedsudstyr kan ikke begrunde nedsættelse eller bortfald af erstatningen."

Bestemmelsen indebærer i forhold til § 65, stk. 1, i færdselsloven af 1955 den ændring, at erstatningen ikke nødvendigvis skal bortfalde, hvis skadelidte forsætligt har hidført skaden. Det fremgår af bemærkningerne til § 101, at man ikke har ment at burde udelukke muligheden for fordeling af erstatningsansvaret i særlige tilfælde, f.eks. hvor både skadevolderen og skadelidte har handlet forsætligt. Bestemmelsen i § 101, stk. 3, er derfor formuleret således, at det overlades til domstolene i overensstemmelse med almindelige erstatningsret-

lige principper at tage stilling til, om skadelidtes egen skyld i form af forsæt eller uagtsomhed bør medføre nedsættelse eller bortfald af erstatning.

#### 4.2.2. Den erstatningsretlige teori.

Det er i den erstatningsretlige teori i almindelighed antaget, at det efter den udvikling, der er sket i retspraksis, er overordentligt vanskeligt - for ikke at sige næsten umuligt - for ejeren eller brugeren af et motordrevet køretøj, der har været impliceret i et færdselsuheld omfattet af færdselslovens § 101, at bevise, at den skete skade ikke kunne være afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu. Ejeren eller brugeren vil i almindelighed kun kunne opnå frifindelse ved at bevise, at der har foreligget meget betydelig egen skyld hos skadelidte, eller at ulykken skyldes trediemand.

Færdselslovens bestemmelse om nedsættelse eller bortfald af erstatningen under hensyn til graden af den udviste skyld hos hver af parterne, er bortset fra spørgsmålet om manglende anvendelse af sikkerhedsudstyr, der ikke kan begrunde nedsættelse, fakultativ. Domstolene har således mulighed for at tilkende skadelidte fuld erstatning, uanset at denne har medvirket til skaden. Dette er særligt kommet til udtryk i de tilfælde, hvor det efter en afvejelse af fejlene hos skadevolder og skadelidte må lægges til grund, at ejeren eller brugeren af det motordrevne køretøj har den overvejende skyld, selv om skadelidte måske kunne have udvist større agtpågivenhed. I disse situationer vil der i praksis ofte blive set bort fra disse mindre graverende tilfælde af egen skyld hos skadelidte, mens den for køretøjet ansvarlige dømmes til at betale fuld erstatning.

I ældre praksis blev der ofte foretaget en specificeret fordeling af ansvaret, hvorunder man anvendte brøker som 1/4 og 1/5 og undertiden endog 3/5. I nyere praksis anvendes sjældent lavere brøker end 1/3. Dette stemmer overens med, at det i den juridiske teori er almindeligt antaget, at der formentlig nu typisk vil blive set bort fra egen skyld hos skade-

lidte, når der ikke af denne er udvist et så alvorligt forhold, at der findes grund til at nedsætte erstatningen med 1/3 eller mere.

Bevisbyrden for, at skadelidte har udvist egen skyld, påhviler ejeren eller brugeren af motorkøretøjet. Dette gælder i hvert fald i tilfælde, hvor skadelidte ville være ansvarlig efter den almindelige culperegulering, hvis det var ham, der var skadevolder. Bevisbyrden for egen skyld antages dog også at påhvile ejeren eller brugeren i tilfælde, hvor den skadelidte ville være ansvarlig efter strengere ansvarsregler, hvis det var ham, der var skadevolder.

Det centrale i reglen om egen skyld er som nævnt, at ansvaret skal fordeles efter forholdet mellem fejlene på de to sider. I en del situationer er forholdet det, at det vel må lægges til grund, at der er begået fejl på begge sider, men at der ikke er oplyst tilstrækkeligt om fejlenes beskaffenhed til, at en egentlig afvejning kan finde sted. I sådanne tilfælde, hvor det er givet, at der skal ske en fordeling, er det almindeligt, at domstolene falder tilbage på en ligestillingsnorm. Er det derimod uoplyst, om skadelidte har udvist egen skyld, sker der ingen nedsættelse af erstatningen.

I den ældre erstatningsretlige teori er der en afgørende sondring mellem de tilfælde, hvor skadelidtes handlemåde betegnes som accept af risiko, og de tilfælde, der betegnes som egen skyld, som medfører nedsættelse eller bortfald af den erstatning, skadelidte har krav på. Der er hverken efter den erstatningsretlige teori eller retspraksis en klar skillelinie mellem de tilfælde, hvor ansvaret nedsættes eller bortfalder på grund af skadelidtes egen skyld, og de tilfælde, hvor erstatningen bortfalder, fordi skadelidte findes at have accepteret en særlig risiko. Inden for færdselserstatningsretten har sondringen haft særlig betydning for vurderingen af de tilfælde, hvor en passager har indladt sig på kørsel med en spirituspåvirket fører. Reglerne om accept af risiko eller egen risiko er i disse situationer udtryk for en skærpelse af egen-

skyldsreglerne. Betragtningen har været, at den, der indlader sig på den særlige risiko, som kørsel med en spirituspåvirket fører indebærer, har udvist en sådan uforsigtighed, at han ikke har krav på erstatning, hvis der sker et uheld, jfr. nærmere nedenfor kapitel 4.2.3.4. Vedrørende de almindelige regler om accept af risiko eller egen risiko henvises i øvrigt til Bernhard Gomard, Børns erstatningsansvar, side 137 ff, A. Vinding Kruse, Erstatningsretten, 3. udg., side 51 ff og Stig Jørgensen og Jørgen Nørgård, Erstatningsret, 3. udg., side 31 ff.

Det er såvel i den erstatningsretlige teori som i retspraksis på visse områder antaget, at en uforvarlig handlemåde fra trediemands side ligestilles med skadelidtes egen, således at skadevolderens ansvar lempes på samme måde, som hvis det var skadelidte selv, der havde udvist egen skyld. Inden for færdselserstatningsretten er det som hovedregel antaget, at der ikke sker en sådan identifikation mellem skadelidte og trediemand, hverken med hensyn til gods eller passagerer. Børn eller ægtefælle kan således som passagerer i forældrenes eller den anden ægtefælles bil kræve fuld erstatning for skader pådraget ved sammenstød med en anden bil både hos denes og ægtefællens lovpligtige ansvarsforsikring. Er det derimod ejeren eller brugeren af det motordrevne køretøj, som bliver dræbt, og vil efterlevende ægtefælle eller børn søge fuld forsørgertabserstatning hos det andet i ulykken involverede motordrevne køretøjs lovpligtige ansvarsforsikring, vil de pågældende blive identificeret med afdøde, jfr. nærmere nedenfor kapitel 4.2.3.5. og 5.2.2.

#### 4.2.3. Retspraksis.

##### 4.2.3.1. Fodgængere.

###### 4.2.3.1.1. Ingen egen skyld.

U 1961/197 H. I februar måned 1956 omkring kl. 15.40 stillede en cyklist, der kom kørende mod nord ad en noget befærdet vej, cyklen fra sig i højre vejside og begav sig tværs over kørebanen, formentlig for at hente



sin kasket, efter at den var blæst af i den stærke østenstorm. Herunder blev han påkørt af en personbil, der kørte ad den isglatte vej mod syd med en hastighed af 40-45 km/t gennem et tæt og uigennemsigtigt bælte af snefygning. Skadelidte pådrog sig hjernerystelse og svært benbrud. Uarbejdsdygtig i ca. 21 måneder. Bilisten fandtes alene ansvarlig for påkørslen. Dissens for nedsættelse af fodgængerens erstatning med 1/3.

Se også U 1964/323 Ø (de nærmere forhold om fodgængerens færden ligeledes uafklarede. Fodgængerens, der var spirituspåvirket, var næsten nået over gaden, da påkørslen skete).

#### 4.2.3.1.2. Erstatningen nedsat med 1/3.

U 1967/162 V. Da en 53-årig kvinde en aften var på vej over en gade fra det nordlige til det sydlige fortovej, blev hun ca. 1 1/2 meter syd for gadens midterlinie påkørt af en vestfra kommende bil og døde som følge af påkørslen. Da fodgængerens fandtes at have udvist nogen uforsigtighed nedsattes bilistens erstatningspligt til 2/3.

#### 4.2.3.1.3. Erstatningen nedsat til halvdelen.

U 1965/772 V. Mens en bedstemor med sit knap 3 år gamle barnebarn spadserede på en landevej mod syd i vejens vestlige side i færdselsretningen og således at barnet gik yderst mod vejbanen, uden at hun holdt barnet i hånden, kom en personbil kørende i samme retning med en hastighed af ca. 75 km/t. Pludselig løb barnet ud på kørebanen og bedstemoderen løb efter barnet for at standse det. For at undgå påkørsel bremsede bilisten og svingede bilen over i den østlige kørebane, hvor den påkørte såvel barnet som bedstemoderen, der pådrog sig hjernerystelse og svært benbrud. Da bilisten i god tid før barnet var løbet ud på kørebanen havde set bedstemoderen og barnet færdes på vejen på den nævnte måde, burde han have givet advarselssignal, og ved at undlade dette, antoges han ansvarlig for påkørslen, men da bedstemoderen fandtes medansvarlig, måtte hun selv bære halvdelen af skaden.

#### 4.2.3.1.4. Erstatningen nedsat med 2/3.

U 1959/509 H. En bilist kom kørende ad Lyngbyvejens ensrettede kørebane og påkørte umiddelbart efter at have passeret et lysreguleret kryds for grønt lys en fodgænger, der fra en ved kantstenen holdende bus løb over vejen for at nå en sporvogn. Fodgængerens pådrog sig brud på lårhals og bækken. Erstatningsansvaret fordelt med 1/3 til bilisten og 2/3 til fodgængerens.

U 1961/494 H. En motorcyklist kørte ad en amtsvej i mørkt og regnfuldt vejr med ca. 60 km/t. Han påkørte og dræbte en fodgænger, der var trådt ud på vejen og havde vinket mod motorcyklens lys i den tro, at det var en bus, som fodgængerens ville standse for at komme med. Fodgængerens blev dræbt, og motorcyklisten kom alvorligt til skade. Det blev ikke fundet godtgjort, at påkørslen ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motorkøretøj. Da fodgængerens på den anden side havde udvist betydelig uagtsomhed, fordeltes skaderne således, at 2/3 skulle bæres af fodgængerens bo og 1/3 af motorcyklisten.

#### 4.2.3.1.5. Ansvaret for uheldet alene pålagt fodgængerens.

U 1950/720 H. En fodgænger, der gik ud på kørebanen, inden lyskurven havde vist grønt lys i hans færdselsretning og uden at tage hensyn til den fra hans venstre side kommende motorcyklist, kom lettere til skade. Fodgængerens fandtes at have udvist grov uagtsomhed, mens motorcyklisten ikke skønnedes at have udvist noget forhold, der kunne pådrage ham medansvar, hvorfor han frifandtes for ansvar over for fodgængerens.

U 1972/838 Ø. En bilist, der i mørke med nærløst tændt kom kørende med en hastighed af ca. 80-90 km/t ad en hovedvej, hvor fodgængerfærdsel var forbudt, påkørte under svingning til højre ind over den stiplede linie til frakørselsbanen mod en sidevej en fodgænger, der gik i hovedvejens højre side langs den stiplede linie med henblik på at få kørelejlighed med et automobil. Ved påkørslen kom fodgængerens alvorligt til skade. Under hensyn til den af fodgængerens udviste grove uforsigtighed ved sin ulovlige færden på vejen fandtes der ikke grundlag for at pålægge bilisten noget ansvar for den indtrådte skade.

U 1975/122 H. En 15-årig fodgænger blev en aften ramt af en forbikørende lastbil, hvorved hun pådrog sig alvorlige kvæstelser. Hun gik sammen med 3 veninder på cykelstien, der var adskilt fra kørebanen ved en 1 meter bred græsribat. Det lagdes til grund, at hun pludselig var gået eller løbet uden om veninderne ud på kørebanen eller den del af ribatten der var nærmest kørebanen. Uanset om vognens fører måtte have kørt så tæt på ribatten, at en mindre del af ladet og sidespejlet havde raget ind over den yderste del af ribatten, fandtes forgængerens at have udvist en så betydelig grad af uagtsomhed, at der ikke var grundlag for at pålægge bilisten (ejeren) ansvar.

En nyere dom har i en næsten tilsvarende situation frifundet bilisten med den begrundelse, at påkørslen ikke kunne være afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side:

U 19 69/82 H. En 13-årig dreng løb en mørk vintermorgen mellem nogle parkerede biler ud på kørebanelen i en københavnsk trafikerede gade, hvor han blev påkørt af en fra venstre kommende bil, hvorved han blev 100% invalid. Det kunne ikke fastslås, at føreren havde overtrådt nogen ham påhvilende forpligtelse, og det ansås for bevist, at ulykken ikke kunne være afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side. Både føreren og dens ejer blev herefter frifundet for erstatningskrav.

#### 4.2.3.2. Cyklister.

##### 4.2.3.2.1. Ingen egen skyld.

U 1956/652 H. En cyklist ville i oktober måned om aftenen svinge fra Tagensvej (hovedgade) i København til venstre for at fortsætte ad en sidegade. Han blev påkørt af en bagfra kommende motorcyklist, hvorved han blev dræbt uden at have afgivet forklaring om ulykken. Motorcyklens ejer fandtes på grundlag af præsumptionsansvaret erstatningspligtig for skaden. Udtalt, at det ikke af de i sagen oplyste omstændigheder fandtes at fremgå, at ulykken ikke kunne være afværget af motorcyklisten ved fornøden agtpågivenhed eller at cyklisten havde udvist nogen uagtsomhed, som kunne føre til, at erstatningen burde bortfalde eller nedsættes.,

U 1956/669 H. En cyklist blev en morgen fundet død på en kommunevej. Det oplystes, at han om natten var blevet dræbt ved at blive overkørt af påhængsvognen til et lastautomobil, hvis chauffør, der efter de afgivne forklaringer havde kørt ganske langsomt, ikke havde bemærket det passerende. Automobilets ejer fandtes erstatningspligtig i medfør af motorlovens præsumptionsansvar, uden at der fandtes grundlag for at fastslå nogen skyld hos cyklisten.

U 1958/785 H. En cyklende 44-årig kvinde blev en novemberaften på en landevej gennem en landsby påkørt bagfra og dræbt af en 17-årig motorfører uden førerbevis. Han antoges at være blandet af et modgående automobil og derefter at have skiftet til kort lys uden at have nedsat sin fart tilstrækkeligt. Ved uheldet blev cyklisten dræbt. At afdødes cykel havde manglet katteøje fandtes under de foreliggende omstændigheder ikke at burde medføre nedsættelse af forsørgertabserstatningen til afdødes ægtefælle og børn.

U 1963/369 H. Under træningskørsel kørte en cykelrytter fra Trørødvejen, hvor denne ved Vedbæk ender i Strandvejen med hellefyr og indmundingslinie, ud på Strandvejen for at fortsætte til højre mod syd. Herunder stødte cyklisten sammen med et ad Strandvejen imod nord kørende personautomobil, hvorved han kom alvorligt til skade. Det fandtes ikke godtgjort, at der af nogen af parterne

var udvist fejl. Ansvar et fandtes i medfør af færdselslovens § 65, stk. 1, alene at måtte påhvile motorføreren. Dissens for 1/2 erstatning.

U 1964/90 H. Et lastautomobil med påhængsvogn overhalede i meget stærk blæst i ca. 1 1/2 meters afstand fra fortovskanten en cyklist samtidig med, at et modkørende lastautomobil passerede. Cyklisten stødte sammen med påhængsvognen, og højesteret fandt det ikke muligt at klarlægge de nærmere omstændigheder ved sammenstødet, hvorved cyklisten pådrog sig nogen personskade. Lastautomobilets fører frifandtes for erstatningsansvar, da det ikke kunne fastslås, at han havde overtrådt nogen ham som fører påhvillende forpligtelse. Derimod dømtes lastautomobilets forsikringsselskab (ejeransvar), da det ikke fandtes bevist, at sammenstødet ikke kunne have været afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens side.

#### 4.2.3.2.2. Erstatningen nedsat med 1/3 eller mindre.

U 1956/626 H. En mørk og regnfuld vinteraften svingede en cyklist fra cykelstien langs en stærkt trafikeret københavnsk gade til venstre tværs over gaden for at fortsætte ad en tværgade. Herunder skete der en påkørsel mellem cyklisten og et i samme retning kørende automobil, hvorved cyklisten kom lettere til skade. Der var ingen vidner og cyklisten erindrede intet om det passerede. Ansvar et for skaden fordeltes med 1/3 til cyklisten og 2/3 til bilisten.

U 1962/630 H. En bilist, hvis automobils driftsbremse var mangelfuld, havde ramt en 13-årig dreng, der cyklede foran, og som kort før påkørslen havde foretaget et udsving til venstre, ansås erstatningspligtig overfor cyklisten, der ved ulykken pådrog sig en svær hjernelæsion med 60% invaliditet til følge. Da cyklisten havde kørt på cyklen uden at sidde på sadlen og med et brød i den ene hånd eller under den ene arm og derfor kun havde haft et mangelfuldt herredømme over cyklen, hvilket måtte antages at have været en medvirkende årsag til udsvinget, nedsattes erstatningen med 1/4.

#### 4.2.3.2.3. Erstatningen nedsat til halvdelen.

U 1958/1119 H. En cyklist blev, da han skulle svinge til venstre over vejen, påkørt af en bagfra kommende motorcyklist, hvorved cyklisten dræbtes. Det fandtes ikke at fremgå af omstændighederne, at ulykken ikke kunne være afværget ved fornøden omhu, hvorved bemærkedes, at der ikke kunne bortses fra den mulighed, at cyklisten havde givet tegn til svingningen, og motorcyklisten fandtes derfor erstatningspligtig. Da cyklisten ansås at have udvist betydelig uagtsomhed ved ikke at se sig tilbage forud for svingningen, nedsattes forsørgertabserstatnin-

gen til halvdelen; se tilsvarende U 60/404 H.

U 1974/66 H. En cyklist kom en aften i november måned kørende over den dårligt oplyste ringvej i Viborg, der er hovedvej, og holdt stille midt på vejen siddende på cyklen med begge fødder støttet på vejbanen, for at lade den tætte trafik fra højre passere. Mens han holdt her, blev han påkørt af et fra venstre kommende automobil, der kørte nær vejens midterafstribning, og hvis fører for sent blev opmærksom på cyklisten, der kom alvorligt til skade. Cyklisten fandtes at have udvist en sådan u-forsigtighed, at der kun tilkendtes ham halv erstatning.

#### 4.2.3.2.4. Erstatningen nedsat med 2/3 eller mere.

VLT 1952/197 Venstresvingende cyklist, 4/5.

VLT 1958/55 7-årig dreng cyklede fra venstre tværs over hovedvej, der gik gennem landsby, og blev påkørt af modkørende bilist.

U 1959/650 H Cyklist kørte ud i kryds uden at overholde højrevigepligt, 3/4.

U 1960/460 V Cyklist påkørt af en på en hovedvej fra venstre kommende motorcyklist, da han ville passere tværs over hovedvejen.

U 1962/778 V En 9-årig dreng svingede fra cykelstien tværs over en amtslandevej, hvorunder han i vejens modsatte kørebane blev påkørt.

U 1962/921 Ø Venstresvingende cyklist påkørt bagfra.

U 1968/349 V En spirituspåvirket cyklist, der kom fra en sidevej med vigelinie og kørte over en mere betydende vej, blev påkørt af en fra venstre kommende bilist.

#### 4.2.3.2.5. Ansvar for uheldet alene pålagt cyklisten.

U 1962/857 H. Et sammenstød mellem en cyklist, der kørte ad en hovedvej, og et lastautomobil, der langsomt passerede hovedvejen fra venstre ad en tværgående vej, fandtes alene at måtte tilskrives cyklistens meget uagtsomme forhold, idet det måtte lægges til grund, at cyklisten bagfra var kørt uden om lastbilen og drejet til højre ad den tværgående vej, hvorved han tørnede mod lastvognens forparti. Der tilkendtes herefter ikke cyklisten, der pådrog sig nogen personskaade, erstatning.

U 1966/131 H. I et vejkryds skete der sammenstød mellem en motorcyklist, der skred under opbremsning, og en cyklist, der kom fra motorcyklistens højre side ad en vej, der i krydset var forsynet med indmundingslinier. Det lagdes til grund, at motorcyklisten, kort før han nåede

krydset, havde bemærket, at en anden cyklist, med hvem cyklisten var i følge, standsede op foran indmundingslinien, og at motorcyklisten herefter havde set cyklisten køre frem over linien i kort afstand foran motorcyklen, hvilket fik motorcyklisten til at bremse kraftigt. I alt fald i betragtning af cyklistens grove fejl, fandtes der ikke af motorcyklisten at være udvist noget forhold, som kunne begrunde, at nogen del af ansvaret for den cyklisten overgåede alvorlige personskade kunne pålægges ham.

Se også U 1966/890 Ø, (cyklist der fra en sidevej med indmundingslinie kørte over hovedvej og blev påkørt af en fra venstre kommende bil.)

U 1972/1 H (U 72/B. 86 ff). Da en cyklist en aften i regnfuldt og blæsende vejr krydsede Øster Alle (stærkere befærdet gade) i København, blev han påkørt af et fra højre kommende automobil, hvorved han kvæstede hjernen. Cyklisten kunne intet huske om uheldet. I cyklistens kørselsretning fandtes stoptavle og påmalet stoplinie. Cyklisten fandtes at have udvist en så grov uagtsomhed, at en eventuel mindre fejl fra bilistens side ikke kunne begrunde noget erstatningsansvar for denne.

U 1976/744 V. En cyklist blev under svingning til venstre i et lysreguleret gadekryds i Ålborg påkørt af en bus, der fra samme retning blev ført ind i krydset for grønt lys for at fortsætte lige over krydset. Ved påkørslen pådrog cyklisten sig alvorlige kvæstelser. Ved i strid med færdselslovens regler at have påbegyndt svingningen på et tidspunkt, hvor dette ikke kunne ske uden ulempe for den øvrige færdsel, fandtes cyklisten at have udvist en så betydelig uagtsomhed, at en eventuel mindre fejl fra busførers side ikke kunne begrunde noget erstatningsansvar.

I dommene ti 1958/266 H, U 1959/33 H og U 1963/817 V hvor der på tilsvarende måde forelå grov uagtsomhed fra skadelidtes side, blev brugeren eller ejeren af det pågældende automobil frifundet med den begrundelse, at påkørslen ikke kunne have været afværget ved den fornødne agtpågivenhed og omhu, se ovenfor kapitel 3.2.1.2.1.

#### 4.2.3.3. Børn.

##### 4.2.3.3.1. Ingen egen skyld.

U 1955/501 H. Da en chauffør førte en lastbil ad en vil-lavej og" passerede en holdende mælkevogn, blev en 2 3/4 år gammel dreng, der var ude at lege med en kammerat, da han bagom mælkevognen gik ud på vejen, overkørt af lastbilen, og kom så alvorligt til skade, at invaliditetsgraden fastsattes til 100. Idet det ikke fandtes godtgjort, at chaufføren havde overtrådt nogen ham påhvillende forpligtelse, blev han frifundet for et af drengens værge

fremsat erstatningskrav. Men da det ikke var bevist, at chaufføren ikke ved anvendelse af påkrævet agtpågivenhed kunne have afværget ulykken, blev ejeren af lastbilen efter præsumptionsreglen anset erstatningspligtig. Det fandtes ikke, at der efter drengens alder kunne bebrejdes ham nogen uagtsomhed og ej heller at forældrenes forhold kunne begrunde en nedsættelse af erstatningen.

Se hertil også tilsvarende U 1959/218 V.

U 1968/236 H. (U 1968/B.337). En dreng på 4 år og 8 måneder løb pludselig tværs over en amtslandevej og blev påkørt af en bil, hvorved han kom alvorligt til skade. Højesterets flertal udtalte, at når hensås til drengens alder, fandtes der ikke af ham at være udvist en uagtsomhed, der burde føre til nedsættelse af erstatningen. Landsretten og 1 dommer i højesteret ville nedsætte erstatningen med 1/3 under henvisning til den af drengen udviste uforsigtighed.

I kommentaren til dommen anfører Trolle, at flertallet nok var af den opfattelse, at myndighedslovens § 63 vil kunne anvendes i adskillige situationer, hvor nedsættelse ellers ville finde sted på grund af egen medskyld, og der er grund til at tro, at disse dommere, hvis de havde fundet, at der var egen skyld hos drengen, ville have benyttet denne bestemmelse til dog at give fuld erstatning.

I den nævnte bestemmelse fastslås, at børn under 15 år er erstatningspligtige for skadegørende handlinger efter samme regler som personer over denne alder, dog kan erstatningen nedsættes eller endog helt bortfalde, for så vidt det findes billigt på grund af manglende udvikling hos barnet, handlingens beskaffenhed og omstændighederne i øvrigt, derunder navnlig forholdet mellem den skadegørendes og den skadelidendes evne til at bære tabet og udsigten til, at skaden kan fås godtgjort hos andre.

Det er såvel i den juridiske teori som i retspraksis almindeligt antaget, at analogien af § 63 finder anvendelse på vurderingen af egen skyld hos børn, således at man kan undlade at tillægge egen skyld hos barnet sædvanlig betydning.

U 1973/872 Ø. En 2 1/2 år gammel dreng løb fra fortovet ud på gaden i et beboelseskvarter, hvor han blev påkørt af et automobil, der kom kørende fra hans venstre side i få meters afstand fra ham. Ved påkørslen pådrog drengen sig skader, der medførte 100% invaliditet. Idet det måtte lægges til grund, at automobilets fører, der var velkendt med forholdene på stedet, havde været opmærksom såvel på drengen i sin højre vejside, som på nogle andre børn i den anden vejside, at han hørte et af børnene i denne vejside - en pige - råbe noget til drengen og frygtede, at hun ville løbe ud på vejen, og at han desuagtet fortsatte kørslen og undlod at give signal, fandtes bi-

listen i hvert fald ikke at have godtgjort, at uheldet ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer efter færdselslovens § 65, stk. 1. Der pålagdes bilisten og hans ansvarsforsikringsselskab fuld erstatningspligt, idet der under hensyn til barnets alder ikke af det fandtes at være udvist en uagtsomhed, der kunne medføre en nedsættelse af erstatningskravet. Der var ikke grundlag for at fastslå, at barnets forældre ved tilsidesættelse af deres tilsynspligt havde medvirket til skadens indtræden.

U 1982/463V. En ca. 8 1/2 år gammel dreng blev, da han på vej hjem fra skole løb skråt over kørebanen ved et fodgængerfelt, påkørt af en fra venstre kommende varebil. Føreren af varebilen, der kørte frem mod fodgængerfeltet med 50-55 km/t og først bemærkede drengen, da denne var kommet ud på kørebanen, fandtes ansvarlig for uheldet. Drengen fandtes ved at være løbet ud på kørebanen som sket at have udvist uagtsomhed og derved at have pådraget sig et medansvar for skaden. Ved vurderingen af hans handling måtte der imidlertid lægges vægt på, at handlingen måtte anses for udslag af en impulsivitet og mangel på evne til at overskue følgerne heraf, som ikke gik ud over, hvad der kunne forklares ved henvisning til drengens alder og udvikling. Under hensyn hertil og i betragtning af, at skaden kunne fås dækket af ansvarsforsikringen, fandtes medansvaret at burde bortfalde i medfør af en analogi af myndighedslovens § 63, 2. led. Drengen blev ved ulykken 100 % invalid. Dissens for 1/2 erstatning.

U 1984/367 H. En knap 5-årig dreng løb bag et parkeret køretøj ud foran en fra hans venstre side kommende personbil og blev ramt af denne, således at han pådrog sig skader, der medførte 100 % invaliditet. Det fandtes ikke godtgjort, at skaden ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer (4:3). Under hensyn til drengens alder, og at der alene var overgået ham selv skade, fandtes ikke grundlag for at nedsætte erstatningen på grund af egen skyld.

#### 4.2.3.3.2. Erstatningen nedsat med 1/3 eller mindre.

Der henvises til den ovenfor i kapitel 4.2.3.2.2. refererede dom U 1962/630 H. Se også U 1962/778 V. (9-årig cyklist kørte fra cykelstien tværs over en hovedvej, hvor han blev påkørt af en bil, da han næsten var nået over.)

#### 4.2.3.3.3. Erstatningen nedsat med halvdelen.

U 1965/156 V. En chauffør, der skulle starte en parkeret lastbil, beordrede nogle børn, herunder en 5 1/2 årig dreng som opholdt sig tæt ved vognen, bort fra denne.



Da chaufføren derefter, da de fleste af børnene havde fjernet sig, startede, sad den 5 1/2 årige dreng og en eller to af de andre børn på lastbilens højre trinbrædt, uden at det var klart, om den 5 1/2 årige dreng hele tiden havde siddet der, eller om han først havde anbragt sig der, efter at chaufføren havde sat sig ind på førersædet, hvorfra han ikke kunne iagttage trinbrættet. Da lastvognen var startet, blev drengen kørt over og kom alvorligt til skade. Efter færdselslovens præsumptionsregler dømtes lastvognens ejer til at betale erstatning, der dog på grund af uagtsomhed fra barnets side nedsattes til halvdelen. (Dissens for nedsættelse med 1/3.)

#### 4.2.3.3.4. Erstatningen nedsat med 2/3 eller mere.

VLT 1958/55. Idet en vognmand i sin personmotorvogn kom kørende i jævn fart gennem en landsby, kom en 7-årig dreng cyklende fra en skolesti, der udmundede i vejens venstre side, tværs over vejen lige foran automobilet, blev påkørt og slynget op på køleren. Da vognen fortsatte kørslen over en længere strækning, faldt drengen ned på vejen og blev dræbt, idet hans hoved blev knust af automobilets hjul.

Retten fandt, at vognmanden ikke havde haft nogen mulighed for at undgå påkørslen, men da det var uvist, hvilke følger ulykken ville have fået for drengen, hvis vognmanden straks havde standset vognen, ansås vognmanden erstatningspligtig dog således, at erstatningen på grund af drengens medskyld i skaden nedsattes til 1/3.

#### 4.2.3.3.5. Ansvar for uheldet alene pålagt barnet.

U\_1968/891 V. Da en fører af en bil i midten af december mailede omkring kl. 17.30 i glat føre kørte ad en 6 1/2 meter bred vej mod vest, løb en 9-årig dreng, der sammen med 2 jævnaldrende drenge var kommet fra den sydlige græsribat og havde løbet et stykke langs vejkanterne mod øst, ud på vejen, og ind i siden på automobilet, hvorved han kom alvorligt til skade. Bilisten antoges at have kørt med en hastighed af 35 km/t helt inde i vejens nordlige side og at have givet signal, da han så drengene i vejens sydlige side. Selv om han ydermere burde have foretaget en vis fartnedsættelse, fandtes drengen at have udvist så grov uagtsomhed, at der ikke var grundlag for at pålægge bilejeren erstatningsansvar.

Se hertil også U\_1969/82\_H om en 13-årig dreng, der en mørk vintermorgen løb ud mellem nogle parkerede biler på en københavnsk trafikeret gade. Han blev ved påkørslen 100% invalid. I denne sag skete der frifindelse med den begrundelse, at det ikke kunne fastslås, at føreren havde overtrådt nogen ham påhvilende forpligtelse, og det ansås for bevist, at ulykken ikke kunne være afværgt ved fornøden agtpågivenhed og omhu fra førerens

side. Både motorvognens fører og dens ejer blev herefter frifundet, jfr. ovenfor kapitel 3.2.1.2.1., samt de dér refererede domme U 1963/817 U og U 1974/1062.

#### 4.2.3.4. Skade på passagerer forvoldt under kørsel med spirituspåvirket motorfører.

Der er i retspraksis ved bedømmelsen af, om erstatningen til den skadelidte passager skal bortfalde, lagt afgørende vægt på, om passageren vidste eller burde vide, at føreren var spirituspåvirket. Ved vurderingen heraf tages det i betragtning, om den tilskadekomne passager uden væsentlige afbrydelser har været sammen med eller i øvrigt overværet førerens samlede ikke uvæsentlige spiritusindtagelse.

Såfremt det antages, at den tilskadekomne passager har overværet førerens samlede ikke uvæsentlige spiritusindtagelse, eller at føreren har været spirituspåvirket i betydelig grad, og det endvidere må lægges til grund, at der er den fornødne årsagssammenhæng mellem førerens indtagelse af spiritus og kørselsuheldet, antages det, at passageren har accepteret den særlige risiko, der følger af at køre med en spirituspåvirket motorfører, og erstatningspligten anses herefter for bortfaldet.

Fra retspraksis kan nævnes:

U 1951/303 H. En passager, der kørte på en motorcykel, blev dræbt ved motorcyklens væltning. Da det måtte antages, at ulykken skyldtes, at føreren var spirituspåvirket, og at passageren forinden kørselens påbegyndelse havde været klar over, at føreren var således påvirket af spiritus, at han ikke kunne føre motorcyklen på betryggende måde, måtte passageren selv bære risikoen for kørselsulykken. Der tilkendtes herefter ikke passagerens enke og børn erstatning for tab af forsørger. Det fremgår af dommen, at føreren muligvis havde en promise på mellem 1,00 og 1,2 ved ulykken. Føreren og passageren havde drukket sammen før kørslen.

U 1954/225 H. En 26-årig kvinde og dennes forlovede havde sammen med en bilejer og dennes chauffør været på restaurant. Herunder drak chaufføren 5 pilsnere. På hjemturen kørte chaufføren galt og blev dræbt, mens kvinden kom alvorligt til skade. Der fandtes i chaufførens blod en alkoholpromille på 1,97. Retten udtalte, at der ikke

fandtes at være fuldt tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at kvinden var eller burde have været klar over, at chaufføren ikke kunne føre motorkøretøj på betryggende måde. Hun tilkendtes herefter fuld erstatning. (Dis-sens).

U 1956/884 Ø. En passager, der vidste, at føreren havde deltaget i en fest, hvor der blev indtaget betydelige mængder spiritus, og hvor han selv havde fået 7-8 genstande, deraf mindst 1 sammen med føreren, indlod sig på eget initiativ på en umotiveret natlig køretur, hvor man ville undersøge en særlig støj, som fremkom, når vognen kørte i betydelig fart. Allerede på udturen kørtes med omkring 100 km/t. Alligevel deltog passageren uden indsigelse i hjemturen, hvorunder han kom til skade, bl.a. med svær hjernerystelse og læsion af venstre øje til følge. Hans forhold ansås så groft uagtsomt, at han selv måtte bære risikoen.

U 1958/464 H. En passager i en lastmotorvogn havde drukket nogen spiritus sammen med chaufføren, forinden han dræbtes ved en kørselsulykke. Det var ikke nærmere oplyst, hvor meget spiritus der var indtaget, men både den dræbtes og chaufførens blodalkoholpromille var betydelig. Et flertal på 3 dommere fandt det ikke tilstrækkeligt godtgjort, at passageren havde været bekendt med omfanget af chaufførens spiritusnydelse eller i øvrigt havde måttet indse, at det ville være forbundet med en særlig risiko at køre med ham, hvorfor hans efterladte ikke ansås afskåret fra at få erstatning. 2 dommere antog, at chaufføren og passageren havde drukket så meget spiritus sammen, at passageren selv måtte bære risikoen for ulykken. Chaufføren havde en alkoholpromille 2 timer efter ulykken på 1,79.

U 1960/67 H. Føreren og en passager, der blev dræbt, samt dennes hustru havde tilbragt aftenen i selskab med hinanden på et hotel, hvor tiltalte i tiden fra kl. 21.00 - 1.00 nød 4-5 pilsnere og 4 snapse. Under den påfølgende kørsel fik chaufføren et insekt i øjet og kørte mod et træ. Den dræbtes hustru og børn fik ikke erstatning, idet hun og ægtefællen selv måtte bære risikoen ved kørslen. Det fandtes at måtte have stået såvel afdøde som hustruen klart, at føreren på grund af spiritusnydelse var ude af stand til at føre motorkøretøj på betryggende måde.

U 1960/537 H. En spirituspåvirket fører af en motorcykel forvoldte et kørselsuheld, hvorved hans passager blev dræbt. Det blev lagt til grund, at passageren, der i de sidste timer forinden kørslen havde drukket spiritus sammen med føreren, havde været klar over, at føreren på grund af spiritusindtagelse var ude af stand til at føre motorkøretøj på betryggende måde. Føreren havde i de sidste 2-3 timer før kørslen indtaget 6 pilsnere og havde ca. 1 time efter ulykken en alkoholkoncentration i blodet på 1,49. Erstatningskrav fra passagerens ægtefælle blev ikke imødekommet. Dommen er kommenteret i U 1961/B.11.

U 1974/86 H. En person, der havde drukket en del spiritus på forskellige restauranter i Køge, fik ved den sidste restaurants lukketid omkring kl.01.30 en anden gæst i restauranten til at køre sig til København i den anden gæsts egen bil. På vejen skete der kl. 4.45 et sammenstød med en modkørende vogn. Føreren blev dræbt, og passageren kom alvorligt til skade. Førerens blodalkoholpromille var 1,06. Det fandtes ikke tilstrækkeligt godtgjort, at passageren havde haft kendskab til, i hvilket omfang føreren havde nydt spiritus, og der var heller ikke iøvrigt grundlag for at antage, at passageren indså eller burde have indset, at føreren skulle være så påvirket af spiritus, at han ikke kunne føre motor-køretøjet på betryggende måde. Der tilkendtes fuld erstatning. Dissens (3:2) for halv erstatning.

U 1974/629 Ø. Under kørsel med en knap 18-årig kvinde som passager i et lånt automobil mistede føreren herredømmet over bilen og påkørte en lysmast, hvorved passageren blev kastet ud af bilen og kom alvorligt til skade. Føreren og passageren, der i 1 1/2 års tid før uheldet havde boet sammen og som senere var blevet gift med hinanden, havde forud for kørslen i et privat hjem nydt henholdsvis 3-4 og 5-6 pilsnere. Føreren havde ikke førerbevis og havde tidligere kun nogle gange prøvet at køre bil. Det blev lagt til grund, at passageren ikke havde måttet indse, at føreren var påvirket af spiritus, da hun indlod sig på køreturen. Ved at deltage i køreturen til trods for, at hun vidste at føreren aldrig havde haft førerbevis og manglede kørefærdighed, fandtes passageren at have udvist en sådan uagtsomhed, at hun selv burde bære halvdelen af den hende overgåede skade.

U 1977/397 Ø. Under en 18-årigs kørsel i sin bil med en jævnaldrende passager - begge elever på samme kostskole - forulykkede bilen, hvorved føreren blev dræbt, mens passageren kom svært til skade (65% invaliditet). I deres blod forefandtes kort efter ulykken henholdsvis 1,90 promille og 1,88 promille alkohol. Føreren og passageren havde indtaget spiritus hver for sig inden kørslen. Idet der ikke fandtes grundlag for at antage, at passageren indså eller burde have indset, at føreren var således påvirket af spiritus, at han ikke kunne føre bil på betryggende måde, fandtes passageren berettiget til fuld erstatning.

U 1978/357 H. Under kørsel med en alkoholpromille i blodet 2 timer efter kørslen på 2,19 mistede føreren herredømmet over vognen, hvis venstre forhjulsbremse var virningsløs. Ved kørselsuheldet væltede vognen, og en passager kom alvorligt til skade. Passageren havde under kørslen bedt om at blive sat af vognen. Det blev antaget, at passageren ved kørslens påbegyndelse var klar over, at føreren var spirituspåvirket i betydelig grad. Idet passageren herefter også måtte være klar over, at der var mulighed for, at føreren ville køre hasarderet, fandtes den omstændighed, at hun, da dette faktisk skete,

forgæves gjorde indsigelse herimod, ikke at kunne medføre en ændret bedømmelse af erstatningsspørgsmålet, men hun måtte selv bære risikoen for de skader, som hun pådrog sig ved ulykken. Det blev endvidere udtalt, at der under de foreliggende omstændigheder ikke fandtes at være grundlag for at tilkende hende delvis erstatning. (9:0)

U 1984/256 V. To personer havde været passagerer i en bil, hvis fører ca. tre timer efter kørslen havde en alkoholpromille i blodet på 1,21. Under kørselen, der skete med betydelig hastighed, mistede føreren herredømmet over bilen, som kørte i grøften, hvorved passagererne kom til skade bl.a. ved at pådrage sig brud på rygsøjlen. Da føreren havde indtaget den spiritus, der havde medført den nævnte alkoholpromille i selskab med passagererne gennem et tidsrum af ca. 8 timer, burde det have stået dem klart, at føreren på grund af spiritusindtagelsen var ude af stand til at køre bil på betryggende måde. Den for motor-køretøjet tegnede lovpligtige ansvarsforsikring frifandtes herefter for passagerernes erstatningskrav.

Ved andre former for kørsel end kørsel med spirituspåvirket motorfører synes passagerens eventuelle accept af risiko at blive bedømt knapt så strengt.

U 1978/213 Ø. En passager kom alvorligt til skade under ulovlig kørsel på en knallert, der var af en type, der før lovændringen var godkendt til transport af to personer. Da der ikke fandtes at være en sådan risiko forbundet med, at den pågældende var passager, at dette skulle afskære hende fra erstatning og da det efter det om årsagen til uheldet oplyste ikke fandtes at have haft betydning, at der var to på knallerten, fik passageren fuld erstatning. Invaliditetsgraden fastsattes til 60%.

U 1980/462 Ø. En knap 18-årig mand førte sin bil under væsentlig tilsidesættelse af hensynet til færdselssikkerheden. Herved skete der en ulykke, hvor en ung pige, der var passager i vognen, kom lettere til skade. Hun var bekendt med, at føreren snart fyldte 18 år, at han var i færd med at tage kørekort og at han var i mekanikerlære. Passageren tillagdes fuld erstatning.

De nævnte domme må dog sammenholdes med U 1975/890 Ø, hvor en 10-årig passager på en af en 12-årig fra en privat indkørselsvej ud på en kommunevej ført knallert kom lettere til skade, da knallerten blev påkørt af en varevogn. Knallertførerens ansvar blev bedømt efter færdselslovens erstatningsregler. Erstatningskravet fandtes under hensyn til passagerens medansvar at burde nedsættes til halvdelen.

#### 4.2.3.5. Identifikation.

I visse situationer tillægges der en af trediemand udvist culpøs handlemåde samme betydning, som hvis den var udvist af skadelidte selv, og skadevolderens ansvar lempes på samme måde. Skadelidte identificeres med trediemand. Færdselsloven indeholder ikke nærmere regler om identifikation.

I de tilfælde, hvor der sker skade på fremmed gods eller passagerer, der transporteres i et af de i et trafikuheld implicerede køretøjer, hæfter begge de for køretøjerne ansvarlige solidarisk over for skadelidte med sædvanlig regresadgang i det indbyrdes forhold.

Imellem ægtefæller og mellem føreren og dennes børn sker der ligeledes efter retspraksis ikke identifikation. Børnene og ægtefællen kan altså som passagerer i forældrenes eller den anden ægtefælles bil kræve fuld erstatning for de tings- eller personskader, der er påført dem i forbindelse med f.eks. et sammenstød med en anden bil, både hos den for denne ansvarlige og hos ægtefællen samt hos begge køretøjers ansvarsforsikringer.

Med hensyn til skade på føreren henvises til kapitel 5.2.2.

Spørgsmålet om identifikation mellem mindre børn, der er blevet påkørt af et motordrevet køretøj, og børnenes forældre, der har tilsidesat deres tilsynspligt med børnene, er tilsyneladende ikke helt afklaret i retspraksis.

U 1970/223 V. En bilist påkørte på en campingplads, der var åben for almindelig færdsel, en dreng på 1 år og 8 måneder. Drengen blev i medfør af præsumptionsansvaret tillagt erstatning. Det blev af skadevolderen gjort gældende, at moderen havde forsømt sin tilsynspligt med barnet, hvilket havde medvirket til skaden, hvorfor der på grund af identifikation mellem mor og barn måtte ske en nedsættelse af barnets erstatningskrav. Landsretten udtalte, at spørgsmålet om, hvorvidt barnets moder ved tilsidesættelse af sin tilsynspligt havde medvirket til skaden ikke fandtes at burde indvirke på barnets krav på erstatning hos skadevolderen, men måtte blive en sag mellem denne og moderen. Det antoges således udtrykkeligt,

at det ikke kunne blive tale om identifikation mellem mor og barn.

østre Landsret har ved en utrykt dom af 9. april 1974 i forbindelse med en knallertkørers påkørsel af en 3 1/2 årig dreng, der løb fra kørebanen ind over cykelstien mod fortovet, udtalt, at skadevolder kun burde tilpligtes at erstatte 2/3 af den barnet påførte skade, under hensyn til den af moderen udviste forsømmelighed ved at have ladet barnet løbe ind over cykelstien uden forinden at have sikret sig, at dette kunne ske uden fare for påkørsel af kørende trafik på denne. I denne dom er det således antaget, at der bør ske identifikation mellem børn og forældre.

Højesteret har ved den i U 1955/501 H refererede dom (se ovenfor kapitel 4.2.3.3.1.) næppe forudsætningsvis taget stilling til spørgsmålet om identifikation, idet det blot er udtalt, at forældrenes forhold til barnet ikke (under de konkrete omstændigheder) kunne begrunde en nedsættelse af erstatningen. Der var i denne sag tale om en 2 3/4 årig dreng, der blev påkørt, mens han var ude at lege sammen med en kammerat.

Om spørgsmålet henvises i øvrigt til Rønno v i U 1975/B. 157 ff. og Gomard, Børns erstatningsansvar, side 155 f.

#### 4.3. Andre bestemmelser i lovgivningen om egen skyld.

Der findes spredt i lovgivningen forskellige bestemmelser om erstatningsansvar og om retsvirkningerne af skadelidtes egen skyld. Af særlig interesse i forbindelse med en revision af færdselslovens regler om erstatning er den lovgivning, hvori der som udgangspunkt er pålagt skadevolder et objektivt erstatningsansvar.

##### 4.3.1. Jernbaner.

Det er i lov nr. 117 af 11. marts 1921 om erstatning for skade ved jernbanedrift bl.a. bestemt, at den skade på person, der ved jernbanedrift påføres de rejsende eller andre, for hvem der ikke på grund af tjenesteforhold til banen gælder særlige erstatningsregler, er jernbanen pligtig at erstatte efter de i loven indeholdte regler, selv om skaden er hændelig. Oplyses det, at den skadelidende selv eller en jernbanen uvedkommende trediemand forsætligt eller ved uagtsomhed har hidført skaden, er banen fri for ansvar, medmindre med-

skyld fra banens side godtgøres. Er både den skadelidende og banen skyld i skaden, afgøres det efter beskaffenheden af de begåede fejl, om og i hvilket forhold erstatning skal ydes. Det bemærkes, at reglen om egen skyld lader det objektive erstatningsansvar helt bortfalde ved egen skyld hos skadelidte, selv om dennes uagtsomhed kun har været simpel, og at der kun kan ske fordeling af erstatningsansvaret, hvis jernbanen også har handlet culpøst.

#### 4.3.2. Luftfart.

Efter luftfartslovens § 127 (lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969) skal ejeren, henholdsvis den for hvis regning luftfartøjet benyttes, erstatte skade på person eller ting uden for fartøjet, der sker som følge af luftfartøjets benyttelse til luftfart. Erstatningspligten bortfalder, såfremt det oplyses, at den skadelidte selv med forsæt eller ved grov uagtsomhed har hidført skaden.

Bliver en passager dræbt, eller lider han skade på legeme eller helbred som følge af en begivenhed, der er indtruffet ombord i luftfartøjet eller under indstigning eller udstigning, er befordreren ansvarlig derfor, jfr. § 106. Befordreren er dog efter § 109 fri for ansvar, såfremt han beviser, at han selv og hans folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem. Beviser befordreren, at den skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde, jfr. § 110.

#### 4.3.3. Lovgivningen i øvrigt.

Efter hundelovens § 8 er besidderen af en hund forpligtet til at erstatte den skade, hunden forvolder. Oplyses det, at den skadelidende har medvirket til skaden, kan erstatningen dog nedsættes eller helt bortfalde.

Stærkstrømsloven indeholder en bestemmelse, hvorefter den der driver et elektrisk stærkstrømsanlæg, er pligtig at er-



statte den skade på person eller gods, som forvoldes af anlægget, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv forsætligt eller ved uagtsomhed har hidført skaden, eller at denne ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, som driften af sådanne anlæg udkræver såvel i henseende til driftsmåden som til materiellet. Bestemmelsen om egen skyld hjemler ikke direkte, som den tilsvarende bestemmelse i færdselsloven, at retten kan nøjes med at nedsætte erstatningsansvaret, men dette er dog fast antaget i retspraksis.

Lov om arbejdsskadeforsikring indeholder i § 14 en særlig bestemmelse om virkningerne af skadelidtes egen skyld. Skadelidtes krav på erstatning for tab af erhvervsevne og varigt mén kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis en person

- 1) ved handling eller undladelse, som frembyder åbenbar risiko for skadeforvoldelse,
- 2) ved bevidst tilsidesættelse af elementære forsigtigheds-hensyn eller
- 3) ved selvforskyldt beruselse

har fremkaldt eller væsentligt bidraget til arbejdsskadens indtræden.

Efter lov om erstatning for atomskader, § 15, kan det objektive erstatningsansvar for sådanne skader nedsættes eller helt bortfalde, når skadelidte ved forsæt eller uagtsomhed har medvirket til skaden, medmindre skadelidte kun har udvist ringe uagtsomhed.

#### 4.4. Fremmed ret.

##### 4.4.1. Sverige.

Ved lov nr. 1410 af 15. december 1975 (trafikskadelag) er det i § 12 bestemt, at trafikskadeerstatning i forbindelse med personskade kan nedsættes, hvis skadelidte forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Har per-

sonskaden medført døden, kan erstatning til efterlevende ægtefælle og børn nedsættes, såfremt den afdøde forsætligt har medvirket til dødsfaldet.

Trafikskadeerstatning vedrørende tingsskade kan nedsættes, såfremt forholdene på den skadelidtes side har været medvirkende til skaden. Nedsættelse af erstatningen sker efter, hvad der er rimeligt under hensyn til den medvirken, som er forekommet på begge sider, og omstændighederne i øvrigt.

Det fremgår af forarbejderne til loven, at der med loven blev tilsigtet en samordning mellem trafikskadeerstatningsreglerne og de almindelige regler om skadeserstatning ved personskade m.m. For så vidt angår personskade blev det foreslået, at erstatningen til skadelidte kun skulle nedsættes, såfremt denne havde medvirket til skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed. Det blev understreget, at skadeserstatningen under alle omstændigheder skulle kunne nedsættes, hvis den skadelidte forsætligt havde medvirket til skaden. Derimod fandtes det tvivlsomt, om også et groft uagtsomt forhold hos skadelidte skulle kunne foranledige nedsættelse. Det kunne imidlertid føre til stødende konsekvenser, såfremt fuld erstatning under alle omstændigheder skulle udbetales den, som havde gjort sig skyldig i en alvorlig overtrædelse af færdselsreglerne og derved havde udvist åbenbar hensynsløshed og ligegyldighed med andre trafikanters sikkerhed. På denne baggrund og under hensyn til de regler, der var foreslået inden for den almindelige erstatningsret, blev der derfor medtaget en fakultativ bestemmelse om, at nedsættelse af trafikskadeerstatningen kan ske, når den skadelidende ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Det blev dog samtidig i bemærkningerne til lovforslaget understreget, at uagtsomheden må være af meget alvorlig karakter for at kunne betegnes som grov.

Ud over de her omtalte regler om egen skyld har man ikke i svensk ret fundet grundlag for at gennemføre særlige regler om nedsættelse eller bortfald af erstatningen for personskade, herunder om passagerers krav på erstatning fra trafikforsikringen i de tilfælde, hvor skaden skyldes, at føreren var

påvirket af spiritus.

I de tilfælde, hvor personskaden har medført døden, kan forsørgertabserstatningen til efterlevende ægtefælle og børn nedsættes, hvis afdøde forsætligt har medvirket til dødsfaldet. Dette punkt er, som fremhævet i bemærkningerne til lovforslaget, det eneste, hvor der i svensk ret anerkendes passiv identifikation ved personskade.

For så vidt angår tingsskade har man ikke fundet grundlag for at gennemføre den samme begrænsning i de hidtil gældende regler om egen skyld som foreslået vedrørende personskade. De sociale og humanitære synspunkter, der er gjort gældende til støtte for ændringen af reglerne om egen skyld ved personskade, findes ikke med samme styrke at tale for en begrænsning af egenskyldsreglerne vedrørende tingsskade. Det anføres ligeledes, at der på tingsskadeområdet findes gode muligheder for, at den enkelte uden urimelig økonomisk belastning kan opnå forsikringsdækning.

Endelig fremhæves det, at almindelige erstatningsretlige grundsatninger om passiv identifikation skal kunne anvendes ved nedsættelse af trafikskadeerstatning for tingsskade. Dette skønnes at ville få praktisk betydning, når trafikskaden er tilføjet en arbejdsgiver, hvis arbejdstager gennem forvoldelse i tjenesten har medvirket til skaden.

#### 4.4.2. Norge.

Efter den norske motorvognslovs § 7 kan retten formindske erstatningskravet eller lade det helt bortfalde, hvis skadelidte har medvirket til skaden med forsæt eller ved uagtsomhed. Dette gælder dog ikke, når der "kun kan lægges skadelidte lidt til last". Ved afgørelsen skal der tages hensyn til handlemåden på hver side og forholdene i øvrigt. Forvolder et motorkøretøj skade, mens det holder stille, og skaden ikke er sket i forbindelse med vognens igangsættelse eller standsning, kan retten formindske skadeserstatningen eller lade den helt bortfalde, også når der "kun kan lægges skadelidte

lidt til last".

Den skadelidte, som af fri vilje lader sig befordre i det motorkøretøj, som har forvoldt skaden, selv om den pågældende vidste eller måtte vide, at vognen var stjålet, at vognen blev benyttet i forbindelse med en forbrydelse, eller at føreren var påvirket af alkohol eller af andre berusende eller bedøvende gifte, kan ikke opnå skadeserstatning, medmindre der er særlige grunde til at yde erstatning.

#### 4.5. Udvalgets overvejelser.

Selv om man i det seneste tiår har kunnet konstatere en nedgang i antallet af personskader i trafikken, finder udvalget grund til at understrege, at den motoriserede trafik indebærer en særdeles betydelig fare for andre trafikanters liv og helbred. Det gælder navnlig for fodgængere og cyklister. Blot et øjeblikks uopmærksomhed fra en sådan trafikants side eller et barns handling i kådhed, kan få helt uforholdsmæssigt alvorlige følger for den pågældende. Da ikke blot børn, men også unge, midaldrende og ældre erfaringsmæssigt ikke vedvarende under deres færden kan optræde så forsigtigt som de - også efter deres egen opfattelse - i og for sig burde, må det efter udvalgets opfattelse være rimeligt at anlægge det synspunkt, at den meget betydelige risiko, den omfattende motoriserede trafik medfører, i øget udstrækning gennem trafikerstatningsordningen bør bæres af den motoriserede trafik gennem færdselslovens særlige ansvars- og forsikringsordninger. Selv om den eksisterende sociale lovgivning i de fleste tilfælde vil føre til, at også den skadelidte, som har udvist egen skyld, ikke kommer til at stå helt uden dækning, taler væsentlige sociale og humanitære hensyn efter udvalgets opfattelse for at sikre sådanne skadelidte en videregående økonomisk dækning for personskade. Især må det forekomme rimeligt, at der gennem en lempelse af reglerne om egen skyld sikres de børn og unge, der - ofte på grund af et øjeblikks ubetænksomhed eller kådhed - alvorligt skades af den motoriserede trafik, økonomisk baggrund for den langvarige og omfattende genoptræning, der ofte er nødvendig,

for at de atter kan komme til at fungere selvstændigt og få en meningsfuld tilværelse. Også med hensyn til erstatning for tab af forsørger taler sociale hensyn efter udvalgets opfattelse for en lempelse af reglerne om egen skyld.

Da de eksisterende bestemmelser om egen skyld efter udvalgets mening ikke kan antages at have nogen væsentlig præventiv funktion for så vidt angår personskader, finder udvalget ikke, at hensynet til forebyggelse af ulykker kan anføres imod en lempelse af reglerne om egen skyld. Udvalget finder også grund til at fremhæve, at en lempelse af egenskyldsreglerne som følge af den lovpligtige forsikringsordning ikke vil lægge en urimelig byrde på den enkelte skadevolder.

På den anden side finder udvalget det ikke rimeligt eller forsvarligt at fastslå et erstatningsansvar på objektivt grundlag uden hensyn til egen skyld i de relativt få tilfælde, hvor skadelidte har medvirket forsætligt til skaden, f.eks. i forbindelse med selvmordsforsøg, hvorfor domstolene i dette tilfælde bør have adgang til at lade erstatningen bortfalde eller eventuelt nedsætte. På tilsvarende måde bør der være adgang til at lade forsørgerstabserstatning bortfalde eller nedsætte. Det vil efter udvalgets opfattelse være naturligt i de nævnte tilfælde at lade erstatningen bortfalde, men udvalget har dog ikke fundet at burde afskære muligheden for alene at nedsætte erstatningen, f.eks. i tilfælde, hvor skadelidtes medvirken må antages at være en følge af sindssygdом, åndssvaghed eller forbigående sindsforvirring, uden at der foreligger en tilstand som omhandlet i myndighedslovens § 64.

Det kan forekomme tvivlsomt, hvorvidt et groft uagtsomt forhold fra skadelidtes side bør medføre nedsættelse eller bortfald af personskadeerstatning. Da den almindelige regel om skyldvurdering formentlig må antages at indgå som et væsentligt led i den enkeltes retsbevisthed, kan det måske i visse situationer forekomme stødende, om fuld erstatning under alle omstændigheder skal udbetales til den, som har gjort sig skyldig i en alvorlig overtrædelse af færdselsreglerne, og som således gennem sin uagtsomhed selv har pådraget sig erstat-

ningsansvar over for den anden trafikant. Under hensyn her- til og til retstilstanden i de øvrige nordiske lande, hvor en lempelse af erstatningsansvaret kan ske i tilfælde af groft uagtsom medvirken fra skadelidtes side, finder udvalget, at der fortsat bør være adgang til at nedsætte erstatningen ved grov uagtsomhed på skadelidtes side. Udvalget har imidlertid ikke ment, at enhver grov uagtsomhed bør medføre nedsættelse af personskadeerstatningen. Der vil således efter udvalgets opfattelse ikke være noget til hinder for, at der gives fuld erstatning, selv hvor der foreligger meget betydelig egen skyld udvist af større børn eller unge, der har handlet under leg eller i kådhed. Det samme gælder, hvis uagtsomheden må ses på baggrund af høj alder eller fysiske eller psykiske handicaps.

Foreligger der ikke forsæt, men et så groft uagtsomt forhold fra skadelidtes side, at der bør ske nedsættelse af erstatningen, vil det efter udvalgets opfattelse være rimeligt, at erstatningen som altovervejende hovedregel nedsættes med 1/3. En sådan forholdsvis fast regel vil være nødvendig for, at erstatningsspørgsmålet i videst muligt omfang kan afgøres uden langvarige og bekostelige retssager.

Den omstændighed, at en fodgænger eller cyklist, der har lidt skade ved sammenstød med et motordrevet køretøj, efter den foreslåede lempelse af reglerne om egen skyld vil kunne få fuld erstatning for personskade, selv om der er udvist en endog betydelig egen skyld, vil ikke have nogen indflydelse på spørgsmålet om, i hvilket omfang den, der fører motorkøretøjet, kan få erstattet eventuel skade, der er påført ham ved uheldet. Fodgængereren eller cyklisten vil være erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige erstatningsregel culpareglen - mens spørgsmålet om førerens egen skyld må afgøres under hensyn til omstændighederne ved ulykken, jfr. kapitel 3.4. Det kan derfor ikke udelukkes, at der vil blive tale om fuld erstatning til begge skadelidte for den dem overgåede personskade.

Som tidligere anført er der efter udvalgets opfattelse en

glidende overgang mellem de tilfælde af skadelidtes medvirken, der betegnes som egen skyld, og de tilfælde, der betegnes som accept af risiko. Udvalget finder det rimeligt i højere grad at betragte disse beslægtede tilfælde ens, således at der, uanset om skadelidtes medvirken på baggrund af den gældende praksis betegnes som egen skyld eller accept af risiko, kan ske nedsættelse eller bortfald af erstatningen i det ovenfor angivne omfang. Særligt finder udvalget, at den praksis, der har udviklet sig ved vurderingen af skadelidtes krav på erstatning som følge af uheld efter kørsel med spirituspåvirket fører, i urimeligt omfang udelukker skadelidte fra erstatning. Den betragtning, der ligger til grund for den gældende strenge praksis, er antagelig, at man herigennem har ment at kunne medvirke til en begrænsning af spirituskørsel. Det er imidlertid efter udvalgets opfattelse urealistisk at forestille sig, at en person, der overvejer at lade sig befordre af en spirituspåvirket motorfører, på grundlag af overvejelser om de erstatningsretlige konsekvenser af et eventuelt færdselsuheld vil afstå fra at være passager i køretøjet eller vil kunne påvirke føreren til at undlade at køre.

Da de ovenfor fremhævede sociale hensyn ikke gør sig gældende med hensyn til tingsskade, og da udvalget ikke finder det udelukket, at regler om egen, skyld for så vidt angår tingskade kan have nogen præventiv virkning over for uagtsomme forhold, foreslås de gældende regler om egen skyld opretholdt for så vidt angår denne type skader.

Udvalget finder, at der ikke ved personskade, der rammer andre end ejeren, brugeren eller føreren af køretøjet, er grund til at foretage passiv identifikation ud over det tilfælde, hvor den eller de efterladte i relation til forsørgertabserstatning identificeres med afdøde for så vidt angår afdødes forsætlige eller groft uagtsomme medvirken til dødsfaldet. Udvalget har dog ikke fundet grundlag for at foreslå en lovbestemmelse af dette indhold alene inden for færdselserstatningsretten.





## Kapitel 5.

Reglerne om ansvarsgrundlaget og egen skyld for skader forvoldt ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer.

5.1. Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af reglerne om erstatning i forbindelse med sammenstødsskader.

5.1.1. Retsudviklingen 1903-1976.

Erstatningsansvaret for skade forvoldt ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer var, også hvor skaden ramte føreren, ejeren eller dem tilhørende ting, herunder køretøjet, efter den første motorlov fra 1903 (lov nr. 124 af 15. maj 1903 om kørsel med automobiler) omfattet af den almindelige erstatningsregel for skader forvoldt af motordrevne køretøjer, som allerede da byggede på et præsumptionsansvar. Loven indeholdt således ingen særlig bestemmelse om sammenstødsskader svarende til den gældende færdselslovs § 103.

Først ved ændringen af færdselsloven i 1918 blev der gennemført en særlig regulering af erstatningsansvaret i sammenstødstilfælde. Bestemmelsen, der blev gennemført ved lov nr. 149 af 20. marts 1918 (§ 33, stk. 4), fik følgende ordlyd:

"Hvis der ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer på begge sider foreligger et forhold, som efter reglerne i nærværende paragrafs første stykke (præsumptionsansvaret) begrunder erstatningspligt, og sammenstødet medfører skade for nogen af førerne eller de for køretøjerne ansvarlige eller endelig på noget af køretøjerne . . . . bestemmer retten under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne."

I bemærkningerne til justitsministeriets lovforslag, (Rigsdagstidende 1916/17, till. A, sp. 3575), anførtes det som begrundelse for at foreslå en særlig bestemmelse om erstatningsansvar for sammenstød mellem motordrevne køretøjer, at "den i § 33, 1. stk., angivne ansvarsregel ikke (er) ret vel-

egnet til at bringes til anvendelse (på sådanne sammenstød), hvorimod en regel som den foreslåede, der svarer til den i sølovens § 220, 2. stk., givne forskrift vedrørende sammenstød mellem skibe, formentlig vil være på sin plads."

Bestemmelsen undergik enkelte rent sproglige ændringer under rigsdagens behandling af lovforslaget.

Ved ændringen af færdselsloven i 1959 (lov nr. 206 af 11. juni 1959) blev bestemmelsens formulering forenklet, uden at der derved var tilsigtet nogen realitetsændring. Bestemmelsen er i alt væsentligt uændret overført til færdselsloven af 1976.

#### 5.1.2. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957.

Det tidligere trafikerstatningsudvalg foreslog i betænkning nr. 179/1957, at der i sammenstødstilfælde skulle sikres passagerer i motordrevne køretøjer erstatning for personskade efter den almindelige regel om objektivt erstatningsansvar i udvalgets lovudkast. Den lovpligtige trafikforsikring for det køretøj, hvori skadelidte blev befordret, skulle hæfte for erstatningen. Personskade gå førere og ejere af motordrevne køretøjer - herunder skade på ejeren af et køretøj, når han var passager i dette - var udtrykkeligt undtaget fra bestemmelsen og var ikke i øvrigt dækket af køretøjets lovpligtige forsikring. Sådant skade skulle efter udvalgets forslag kun kunne kræves erstattet, når trediemand efter almindelige erstatningsregler var ansvarlig herfor, eller såfremt den var forårsaget ved sammenstød med et andet motordrevet køretøj, og det andet i sammenstødet implicerede køretøj var ført på uforsvarlig måde eller i øvrigt i strid med færdselsreglerne, eller sammenstødet skyldtes mangler ved dette køretøj. Sammenstødsreglen blev foreslået udformet således:

"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 uforsvarligt forhold hos ejeren, føreren eller nogen i køretøjet, mangler ved køretøjet, eller at køretøjet i øvrigt er ført eller 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 i øvrigt, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes, således at der alene hæftes for dette beløb."

Havde også den skadelidte, fører eller ejer udvist et af de i stk. 1 nævnte ansvarspådragende forhold, skulle det således efter forslaget overlades til retten at afgøre, om og med hvor stort et beløb erstatning skulle ydes. Bestemmelsen skulle tillige finde anvendelse på passagerers erstatningskrav mod det andet køretøjs lovpligtige ansvarsforsikring og indebar således med hensyn til dette erstatningskrav en identifikation mellem den skadelidte passager og ejeren eller føreren af det befordrende køretøj. Erstatningskravet mod det befordrende køretøjs lovpligtige ansvarsforsikring var ikke på samme måde begrænset, hvorfor der i realiteten altid var sikret skadelidte passagerer fuld erstatning.

Den grundlæggende bestemmelse om objektivt erstatningsansvar for skade forvoldt af motordrevne køretøjer skulle efter udvalgets forslag ikke i almindelighed gælde for skade på de i sammenstødet implicerede køretøjer, eller på transporteret gods, hvadenten det tilhørte trediemand, ejeren af køretøjet eller føreren. Hvis føreren af det køretøj, der befordrede godset, havde udvist uagtsomhed, kunne ejeren af godset dog kræve erstatning for skaden efter dansk rets almindelige erstatningsregler, herunder efter Danske Lovs 3-19-2, men skaden skulle ikke dækkes af den foreslåede forsikringsordning. I sammenstødstilfælde skulle der kun kunne kræves erstatning for skaden på køretøjet eller det transporterede gods af de for det andet i sammenstødet implicerede køretøj ansvarlige og dette køretøjs forsikring, når sammenstødet skyldtes et uforsvarligt forhold hos føreren af dette andet køretøj, mangler ved køretøjet eller ved at køretøjet i øvrigt var ført, anbragt eller på anden måde brugt i strid med de gældende færdselsregler. Erstatningen skulle nedsættes, såfremt føreren af det køretøj, hvormed godset blev befordret, havde handlet uagtsomt eller ført køretøjet i strid med færdselsreglerne, idet der således skete identifikation mellem denne fører og ejeren af det transporterede gods. På samme måde skulle der ske identifikation, når sammenstødet skyldtes mangler ved det befordrende køretøj.

Som det er omtalt i de foregående kapitler, blev udvalgets forslag ikke gennemført.

## 5.2. Gældende ret.

### 5.2.1. Færdselslovens § 103.

Ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer vil der som regel ske større eller mindre skade på de implicerede køretøjer og eventuelt tillige på førerne. Ejeren eller brugeren af køretøjerne vil således ofte være såvel skadelidt som skadevolder. Det samlede opgør mellem parterne sker nu efter

færdselslovens § 103, der har følgende ordlyd:

"§ 103. Sker der skade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, afgøres det under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne."

Bestemmelsen angår erstatning for skade forvoldt på førerne, ejerne eller brugerne af køretøjerne og på disse personers ting, herunder køretøjerne. Derudover har den i retspraksis også fået betydning for den indbyrdes fordeling mellem de i sammenstødet implicerede køretøjer af skade forvoldt på trediemand, herunder passagerer, ved sammenstødet. Ansvarsgrundlaget er også i sammenstødstilfælde som udgangspunkt det for motordrevne køretøjer i øvrigt gældende præsumptionsansvar. Sammenstød mellem motordrevne køretøjer foreligger i hvert fald, når køretøjerne har ramt hinanden. Sammenstødsreglen vil imidlertid også kunne anvendes, selv om dette ikke er tilfældet, når skaden dog er sket som følge af to eller flere køretøjers kørsel, og der er den fornødne årsagssammenhæng og adækvans mellem køretøjernes kørsel og den indtrufne skade (det skete færdselsuheld).

U 1977/355 V. Under kørsel ad en 8 m bred hovedvej påbegyndte A med sin personvogn i nogen afstand fra en højresvingende kurve overhaling af et lastvognstog B. For at undgå sammenstød med en modkørende lastbil C, som A først fik øje på under overhalingen, førte A sin bil ud i venstre rabat og ned i grøften, mens føreren af C på sin side foretog opbremsning, hvorunder han i det regnfulde føre mistede herredømmet over lastvognen, der lidt inde i den modsatte kørebane stødte sammen med B. Uanset sammenstødet var sket i B's kørebanelvdel, fandtes ansvaret for skaderne alene at påhvile A, idet der efter færdselslovens § 65, stk. 3, (sammenstødsreglen) ikke tillige fandtes at kunne bebrejdes føreren af C, at han under den foretagne afværgemanøvre havde mistet herredømmet over vognen.

U 1977/568 V. Føreren af en personvogn B stødte i venstre kørebanelvdel sammen med en modkørende varevogn C. B havde haft til hensigt at overhale en forankørende personvogn A, hvis fører havde nedsat hastigheden over et par hundrede meter med henblik på at foretage en vending. Det fandtes godtgjort, at A havde givet anledning til B's manøvre og derved medvirket til sammenstødet, således at spørgsmålet om også A var ansvarlig for skaden på C, måtte afgøres efter § 65, stk. 3, jfr. stk. 1. A fandtes herefter ansvarlig solidarisk med B, idet

det fandtes uden betydning for A's ansvar over for C, om B i forholdet mellem ham og A måtte have en så overvejende del af skylden for sammenstødet, at ansvaret i det indbyrdes forhold mellem dem alene påhvilede B.

Det er ved sammenstød mellem to eller flere motorkøretøjer en betingelse, at køretøjerne er i brug som sådanne. Erstatningsansvaret f.eks. i forbindelse med påkørsel af en parkeret bil, som ikke netop er standset, vil således ikke blive afgjort efter sammenstødsreglen.

### 5.2.2. Retspraksis.

Når omstændighederne i forbindelse med sammenstødet ikke er tilstrækkeligt oplyst, indebærer færdselslovens § 103, smh. m. § 101, stk. 1 og 2, at hver part skal erstatte den anden part halvdelen af dennes skade, idet der præsumeres skyld og egen skyld på begge sider. Dette svarer til, at hver part betaler halvdelen af de samlede skader, jfr. U 1959/553 0 (sammenstød mellem to motorcyklister). Anvendelsen af præsumptionsansvaret træder derimod i baggrunden til fordel for en almindelig skyldafvejning, når de nærmere omstændigheder i forbindelse med sammenstødet kan oplyses, eller der foreligger andre særlige omstændigheder. Fordelingen af skaden vil efter praksis ikke eller kun helt undtagelsesvis ske med mindre brøker end 1/3. Såfremt den helt overvejende del af skylden for sammenstødet ligger på den ene side, vil der derfor efter praksis blive set bort fra mindre fejl på den anden side, således at erstatningsansvaret alene påhviler den ene part.

U 1975/32 H. Efter at have været standset ved stoplinien foran en hovedvej og på ny ca. 1 1/2 meter længere fremme kørte A som fører af en personbil ud på hovedvejen, hvor der skete sammenstød med en fra venstre kommende bil, der førtes af B, som uretmæssigt havde sat sig i besiddelse af den, og som forsvandt efter sammenstødet. Selv om det måtte antages, at B havde overskredet den på stedet værende hastighedsbegrænsning på 70 km. i timen, pålagdes det fulde ansvar for sammenstødet A.

U 1984/386 H. Ved et frontalt sammenstød, om hvis årsag der ikke forelå oplysninger, blev føreren af det ene motorkøretøj dræbt. Afdøde havde en alkoholpromille i blodet på 1,41. Ansvar for sammenstødet fandtes fuldt ud

at påhvile afdøde.

Som nævnt finder reglen i færdselslovens § 103 kun anvendelse på visse af de skader, der kan forvoldes ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer. De forskellige skadestilfælde, der kan forekomme ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, er reguleret efter følgende regler:

#### 5.2.2.1. Personskade.

##### 5.2.2.1.1. Skade på passagerer.

Hvis der ved et sammenstød mellem motordrevne køretøjer forvoldes skade på passagerer, er såvel føreren af det køretøj, hvori passagererne befinder sig, som føreren af det andet køretøj, erstatningsansvarlige for den forvoldte skade efter en culparegel, jfr. færdselslovens § 104, stk. 2. Ejerne eller brugerne af køretøjerne er erstatningsansvarlige for skaden efter færdselslovens § 101, stk. 1 og 2 (præsump-tionsansvar), jfr. § 104, stk. 1. De lovpligtige ansvarsforsikringer, der er tegnet for de implicerede køretøjer, hæfter solidarisk med de respektive ansvarlige for betaling af skaden, jfr. § 108, stk. 1.

Har passagererne udvist egen skyld i forbindelse med sammenstødet, nedsættes erstatningen i medfør af færdselslovens § 101, stk. 3.

Passagererne identificeres ikke med føreren af det køretøj, hvori de befordres, jfr. nærmere kapitel 4.2.3.5.

Er der på begge sider skyld i uheldet, fordeles ansvaret i de ansvarliges indbyrdes forhold svarende til den udviste skyld.

Såfremt det ikke skulle være muligt at få de nærmere omstændigheder ved sammenstødet oplyst, bærer hver ejer eller bruger og dennes lovpligtige ansvarsforsikring endeligt halvdelen af den samlede personskade på passagererne. I andre

tilfælde bæres skaden endeligt af den, der efter § 103 må anses for at være skyld i uheldet, og den for den pågældende tegnede lovpligtige ansvarsforsikring.

U 1961/1 H. A var som fører af en motorcykel ved at overhale en militærkolonne på en 5 meter bred vej. Inden et vejsving trak han ind bag en af kolonnens vogne og kørte efter vejsvinget på ny ud i sin venstre kørebane for at overhale, hvorved han imidlertid stødte sammen med en modkørende motorcykel, hvis fører B blev kvæstet. En passager på A's motorcykel blev dræbt. A fik i det indbyrdes forhold mellem A og B pålagt hele ansvaret for uheldet, idet de af B muligt udviste fejl ikke fandtes at kunne komme i betragtning over for A's grove forseelse.

5.2.2.1.2. Skade på førere, der ikke tillige er den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger.

Sker der ved sammenstødet skade på nogen af førerne, er føreren af det andet køretøj ansvarlig herfor efter en culpa-regel, mens dette køretøjs ansvarlige ejer eller bruger som udgangspunkt skal erstatte skaden efter reglerne i færdselslovens § 101, stk. 1 og 2, om præsumptionsansvar. Det andet køretøjs lovpligtige ansvarsforsikring hæfter solidarisk med den ansvarlige for betaling af erstatningen, jfr. § 108, stk. 1.

Er omstændighederne ved sammenstødet nærmere klarlagt, må det efter en skyldvurdering afgøres, om føreren af det andet køretøj og dermed ejeren eller brugeren af dette er ansvarlig for skaden, og en eventuel erstatning til den skadelidte fører nedsættes eller bortfalder under hensyn til den pågældendes skyld i uheldet, jfr. § 103.

Skyldes skaden alene eller tillige en skjult fejl ved det køretøj, som skadelidte fører, vil (også) den for det pågældende køretøj ansvarlige ejer eller bruger og dermed dennes lovpligtige ansvarsforsikring være helt eller delvis ansvarlig for skaden.

Såfremt det ikke skulle være muligt at få de nærmere omstændigheder ved uheldet oplyst, vil ejeren eller brugeren af

det andet køretøj blive anset ansvarlig for skaden, mens der ikke vil være grundlag for at anse føreren ansvarlig eller for at nedsætte erstatningen til den skadelidte fører, idet der ikke kan føres bevis for hans eventuelle egen skyld i uheldet.

#### 5.2.2.1.3. Skade på ejeren jeller brugeren.

Rammer skaden ejeren eller brugeren, mens denne er fører af køretøjet, vil føreren af det andet køretøj være ansvarlig for skaden efter den almindelige culpapregel. Den for dette køretøj ansvarlige ejer eller bruger, vil som udgangspunkt være ansvarlig for skaden efter reglerne om præsumptionsansvar.

U 1973/550 H. Under en lastmotorvogns passage af en knallert væltede denne, og føreren A pådrog sig så alvorlige kvæstelser, at han blev 100 % invalid. Der var uklarhed om de nærmere omstændigheder ved ulykken. Det fandtes ikke godtgjort, at lastvognens fører havde udvist noget forhold, der kunne pådrage ham ansvar. Derimod fandtes ejeren af lastvognen at burde bære halvdelen af skaden, idet det ikke fandtes bevist, at ulykken ikke kunne være afværget ved fornøden agtpågivenhed fra førerens side, eller at A ikke kunne have undgået den ved tilstrækkelig agtpågivenhed. (Dissens for fuld erstatning).

Den ansvarlige og den for vedkommende køretøj tegnede lovpligtige ansvarsforsikring hæfter solidarisk for erstatningen.

Er omstændighederne ved uheldet nærmere oplyst, må det efter en skyldvurdering afgøres, om føreren og ejeren eller brugeren er ansvarlig for skaden, og en eventuel erstatning nedsættes eller bortfalder efter § 103, for så vidt skadelidte selv helt eller delvist har været skyld i uheldet. Erstatning bortfalder normalt, hvis skadelidte har haft mere end 2/3 af skylden i uheldet.

1972/18 H. I et lysreguleret gadekryds i Aalborg stødte et mod syd kørende personautomobil sammen med en fra modsat side kommende knallert, der svingede til venstre for at køre mod vest. Ved sammenstødet blev knallertens fører K dræbt. Der fandtes ikke af automobilets fører



A at være udvist noget forhold, der kunne komme i betragtning over for K's betydelige fejl, og A frifandtes derfor for at yde erstatning til K's enke.

Hvis det derimod ikke skulle være muligt at få de nærmere omstændigheder ved sammenstødet oplyst, anvendes bestemmelserne i § 101, stk. 1 og 2, på spørgsmålet om egen skyld, og erstatningen nedsættes til halvdelen, idet der præsumeres egen skyld, jfr. den netop refererede U 1973/550 H.

Hvis skaden rammer ejeren eller brugeren, mens denne ikke er fører af køretøjet, vil føreren af det andet køretøj være ansvarlig for denne skade efter den almindelige culperegul. Den for det andet køretøj ansvarlige ejer eller bruger vil som udgangspunkt være ansvarlig for skaden efter reglerne <sup>om</sup> præsumptionsansvar. Den ansvarlige og den for køretøjet tegnede lovpligtige ansvarsforsikring hæfter solidarisk for erstatningen.

Hvis omstændighederne ved uheldet er nærmere oplyst, vil føreren kunne blive erstatningsansvarlig over for ejeren eller brugeren af det førte køretøj, såfremt føreren har handlet culpøst. I dette tilfælde dækker i dag også køretøjets lovpligtige ansvarsforsikring skade på forsikringstageren i kraft af en særlig bestemmelse herom i policen. Skade, forvoldt på en bruger, der ikke samtidig er forsikringstager, af en anden bruger, dækkes direkte af ansvarsforsikringen.

U 1951/1021 H. A, der ikke havde førerbevis, havde lånt B's motorcykel, dog således at det aftaltes, at en fælles bekendt C, der ikke stod i tjenesteforhold til A skulle føre motorcyklen. Under kørslen stødte motorcyklen ved C's uagtsomhed mod et træ, hvorved A blev dræbt. Efter det foreliggende fandtes motorcyklen betroet til C, og brugen af den og rådigheden over den fandtes ikke at være overladt til A på en sådan måde, at den ham overgåede ulykke faldt uden for den af B hos F tegnede ansvarsforsikrings dækningsområde. F blev herefter tilpligtet at betale A's enke erstatning for tab af forsørger.

U 1951/848 Ø. A havde lånt en motorcykel for sammen med B at deltage i en udflugt. Under kørslen, mens B førte cyklen, skete der en påkørsel, hvorved A kom til skade. B blev dømt til at betale erstatning til A. Da det ved dom var fastslået, at A havde et erstatningskrav over

for B, fandtes reglen i motorlovens § 38, stk. 6, om det særlige brugeransvar ikke at kunne fritage ansvarsforsikringssselskabet for at udrede den A tillagte erstatning.

Den endelige fordeling af skaden mellem på den ene side køretøjets fører og på den anden side de andre ansvarlige sker under hensyn til den udviste skyld.

Kan omstændighederne ved uheldet ikke nærmere klarlægges, hæfter kun ejeren eller brugeren af det andet køretøj og dennes lovpligtige ansvarsforsikring for erstatningen.

Har føreren af den skadede ejers eller brugers køretøj haft en del af skylden i uheldet, hæfter den for det andet køretøj ansvarlige og dette køretøjs lovpligtige ansvarsforsikring ikke solidarisk med føreren for skaden. Der sker således identifikation mellem ejeren eller brugeren og hans chauffør.

U 1961/925 V. Netop som C, der var fører af E's motorcykel med E som passager, på en hovedvej ville overhale en foran kørende personvogn ført af M, svingede M sin vogn til venstre over vejen, hvorved der skete sammenstød mellem køretøjerne, således at E kom til skade. Ansvar for sammenstødet pålagdes M med 2/3 og C med 1/3, og da E var den efter færdselslovens § 65, stk. 5, ansvarlige for skaden, forvoldt ved benyttelse af motorcyklen, frifandtes M og hans ansvarsforsikring for at udrede den 1/3, som i forhold til M måtte bæres endeligt af E.

#### 5.2.2.1.4. Skade på tredjemand.

Forvoldes der i forbindelse med sammenstød samtidig skade på tredjemand (fodgængere eller cyklister), erstattes skaden efter samme regler som skade forvoldt på passagerer.

#### 5.2.2.2. Tingsskade.

5.2.2.2.1. Forvoldes der ved sammenstødet skade på transporteret gods, der hverken tilhører føreren eller den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger, erstattes skaden ef-

ter samme regler som skade på passagerer. Reglerne i færdselsloven finder dog ikke anvendelse, hvis der er tale om en fragtøters ansvar, som er omfattet af lov om fragtaftaler ved international vejtransport, jfr. færdselslovens § 116.

5.2.2.2.2. Rammer skaden førerens ting, og denne ikke samtidig er den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger, kan skaden kræves erstattet i samme omfang, som anført om personskade på førere.

5.2.2.2.3. Rammer skaden ejerens eller brugerens ting, herunder køretøjet, kan skaden kræves erstattet efter samme regler som personskade på ejeren eller brugeren, dog med den undtagelse, at ejeren eller brugeren ikke kan gøre noget krav gældende over for sit eget køretøjs ansvarsforsikring.

5.2.2.2.4. Sker der ved sammenstødet skade på tredjemands gods, skal skaden erstattes i samme omfang som personskade på tredjemand.

### 5.2.2.3. Statistiske oplysninger og oplysninger fra Assurandør-Societetet om praksis.

Det fremgår af Danmarks Statistiks oversigt over færdselsuheld 1983, at der ved færdselsuheld med personbil blev dræbt 168 førere, mens 1786 førere kom alvorligt til skade. 1368 førere af personbil blev lettere skadet.

Assurandør-Societetet har over for udvalget oplyst, at der for så vidt angår erstatning for personskade og tab af forsørger kun sker nedsættelse af erstatningskravene som følge af egen skyld i ca. 10 % af de tilfælde, hvor der overhovedet udbetales erstatning. Oplysningerne dækker personskade, der har ramt såvel fodgængere og cyklister som førere af motordrevne køretøjer samt tab af forsørger.

Assurandør-Societetet antager, at en lempelse af reglerne om egen skyld ved enhver personskade må antages at ville med-

føre en præmieforhøjelse på godt 3 %. Den ændrede vurdering af virkningerne af egen skyld vil imidlertid utvivlsomt medføre en anden stilling til de sager, hvor erstatning nu helt bortfalder, ligesom der vil fremkomme en række sager, som forsikringselskaberne nu slet ikke får kendskab til. Det vil derfor nok være mere realistisk at regne med en forhøjelse af ansvarspræmien på 5-8 %, såfremt reglerne om egen skyld vedrørende personskade generelt lempes.

### 5.3. Fremmed ret.

#### 5.3.1. Sverige.

##### 5.3.1.1. Personskade.

Efter § 10 i den svenske trafikskadelov erstattes skader på førere og passagerer i et motorkøretøj i sammenstødstilfælde på objektivi grundlag af det pågældende køretøjs egen trafikforsikring. Efter § 22 kan der imidlertid gøres regres mod det andet køretøjs trafikforsikring, hvis føreren af dette køretøj har handlet culpøst, eller der foreligger en fejl ved køretøjets materiel.

Foreligger der i sammenstødstilfælde culpa eller materiel-fejl på begge sider, fordeles erstatningsansvaret mellem forsikringerne efter et skøn, jfr. § 22, stk. 1, 2. pkt. Erstatningen til føreren nedsættes kun, hvis han har handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Hvis føreren hat gjort sig skyldig i spiritus- eller promillekørsel, nedsættes erstatningen også i de tilfælde, hvor han har udvist simpel uagtsomhed.

I den svenske betænkning om trafikskadeerstatning var der foreslået en særlig erstatningsordning for skader på førere og passagerer i sammenstødstilfælde. Efter forslaget skulle alle personskader endeligt dækkes af det benyttede køretøjs forsikring. Der skulle således ikke være mulighed for regres mod forsikringselskaberne for andre køretøjer, der måtte være indblandet i sammenstødet.

Forslaget blev imidlertid ikke medtaget i regeringens lovforslag. Baggrunden herfor var først og fremmest, at man ønskede at undgå den væsentlige præmiestigning for motorcykel- og knallertrafikforsikringerne, som ville følge af forslaget i betænkningen.

#### 5.3.1.2. Tingsskade.

Efter trafikskadelovens § 10, stk. 2, skal et køretøjs trafikforsikring betale erstatning for sammenstødsskader på et andet køretøj, eller på gods, der transporteres med dette, hvis der har været udvist uagtsomhed fra førerens side, eller der var fejl ved køretøjets materiel. Foreligger der egen skyld (herunder materielle fejl ved det beskadigede køretøj) på modpartens side, nedsættes erstatningen til, hvad der er rimeligt, jfr. lovens § 12, stk. 2 og 3. Erstatningskrav som følge af tingsskader i sammenstødstilfælde søges således ikke samlet til køretøjets egen forsikring.

#### 5.3.2. Norge.

Efter § 4 i den norske bilansvarslov er der objektivt ansvar for trafikskader. Bilens trafikforsikring dækker også skader på føreren, men ikke skader på bilen, gods, der transporteres i bilen, eller skader på ting, der tilhører den person, der kører bilen, jfr. § 5 a og b. Der sker nedsættelse af erstatningen på grund af egen skyld, medmindre skadelidte kun har udvist ringe uagtsomhed, jfr. § 7.

Sammenstød mellem motordrevne køretøjer er reguleret af følgende regler i lovens § 8:

"Skade som en motorvogn forvolder på en anden motorvogn eller skinnebus (sporvogn) eller på personer eller gods i sådanne køretøjer, er omfattet af trafikforsikringen for motorvognen, når skaden fremkommer ved

- a) at ejeren, brugeren eller føreren eller andre i vognen ikke bar sig forsvarligt ad, eller

b) at vognen enten ikke var i orden eller svigtede.

Forelå der på skadelidtes side også sådanne omstændigheder, afgør retten, om der skal ydes erstatning og i bekræftende fald, hvor stor summen skal være. Afgørelsen skal tage hensyn til parternes handlemåde og omstændigheder i øvrigt."

Bestemmelsen medfører i det væsentlige samme retstilstand som den danske færdselslovs § 103.

#### 5.4. Udvalgets overvejelser.

##### 5.4.1. Personskade.

Som anført i kapitel 8 om lovpligtig ulykkesforsikring for førere af motordrevne køretøjer (førerpladsdækning) er udvalget, navnlig på grund af de omkostninger, der vil være forbundet med en generel førerpladsdækning, og den ujævne stigning, ordningen vil medføre i ansvarsforsikringspræmierne for de forskellige trafikantgrupper, veget tilbage fra at foreslå, at der gennemføres regler om en sådan lovpligtig ulykkesforsikring. Udvalget har i stedet overvejet, om der på anden måde kan gives førere af motordrevne køretøjer en bedre erstatningsretlig beskyttelse, end tilfældet er i dag. Med udtrykket "fører" sigtes her og i det følgende til såvel den ejer eller bruger, der fører eget køretøj, som den chauffør, der ikke tillige er ejer eller bruger.

Udvalget har lagt vægt på, at der hvert år ved sammenstødsulykker skades et ikke ubetydeligt antal førere, og at kun erhvervschauffører altid er dækket af en forsikring gennem arbejdsskadeforsikringsordningen. De fleste førere - den enkelte private bilist, motorcyklist eller knallertkører - er derimod i almindelighed ikke forsikret mod autoulykker, der rammer dem selv, og kan langt fra i alle tilfælde opnå fuld erstatning for sammenstødsskader fra det andet i sammenstødet implicerede køretøjs forsikring. Den nugældende færdselslovs § 103 indebærer således, at erstatningen for personska-

de nedsættes selv i de tilfælde, hvor skadelidte kun har udvist en mindre uagtsomhed eller endog (objektivt) har været uden nogen skyld i uheldet, men ikke kan bevise dette, fordi de nærmere omstændigheder ved uheldet ikke kan oplyses. I disse tilfælde opstilles der i loven en formodning (præsumption) for, at den skadelidte fører, der tillige er ejer eller bruger af køretøjet, er delvis skyld i uheldet og erstatningen halveres, jfr. nærmere kapitel 5.2.2.1.3.

Udvalget har på denne baggrund og på baggrund af de sociale og humanitære hensyn, der er anført til støtte for en lempelse af reglerne om egen skyld for så vidt angår fodgængere, cyklister og passagerer, overvejet at foreslå færdselslovens særlige regler om sammenstødstilfælde ændret således, at personskade, som et motordrevet køretøj ved sammenstød med et andet motordrevet køretøj objektivt forvolder på føreren, ejeren eller brugeren af det sidstnævnte køretøj, erstattes i samme omfang som anden skade, der forvoldes af et motordrevet køretøj. En sådan ændring vil indebære, at ejeren eller brugeren af et køretøj, der impliceres i et sammenstød - i praksis vedkommende forsikringsselskab - vil være erstatningsansvarlig for personskade forvoldt på føreren (og/eller ejeren (brugeren)) af det andet køretøj efter den foreslåede almindelige regel om objektivt erstatningsansvar for skade forvoldt af et motordrevet køretøj, og at egen skyld hos skadelidte kun medfører nedsættelse af erstatningen, såfremt det bevises, at skadelidte har handlet groft uagtsomt, og omstændighederne i øvrigt ikke taler imod en nedsættelse. Den præmiestigning, en sådan forbedret erstatningsordning for personskade, der overgår førere/ejere (brugere) af motordrevne køretøjer, medfører, vil kunne indeholdes i det i kapitel 5.2.2.3. nævnte skøn.

Den skitserede ordning vil bl.a. indebære, at føreren (ejeren (brugeren)) får personskade erstattet, uanset om han i det konkrete tilfælde efter en traditionel skyldbedømmelse alene selv har været skyld i sammenstødet, men dog ikke har udvist grov uagtsomhed. Omvendt vil pligten til at erstatte personskaden påhvile ejeren (brugeren) af det andet køretøj,

dvs. vedkommende forsikringsselskab, selv om føreren af dette køretøj efter en traditionel skyldbedømmelse ikke har nogen medskyld i sammenstødet. Skadelidte vil imidlertid kun få personskade erstattet efter disse regler, hvis skaden objektivi er forvoldt af et andet motordrevet køretøj. Dette vil forudsætte, at det andet køretøj er i bevægelse (brug), og skadelidte vil således ikke få erstatning for personskade, hvis sammenstødet sker ved, at han påkører en parkeret **bil**; i et sådant tilfælde vil skadelidte ligesom ved de såkaldte ene-ulykker normalt kun kunne få personskade erstattet, hvis trediemand har handlet culpøst, eller skaden er dækket af en ulykkesforsikring.

Efter udvalgets opfattelse bør den forøgede skaderisiko, den omfattende motoriserede trafik medfører, udover skade på trediemand også med hensyn til skade på førere af andre motordrevne køretøjer i øget udstrækning gennem færdselslovens særlige ansvars- og forsikringsordning bæres af alle, der benytter disse køretøjer. Det er i første række motorkøretøjernes almindelige farlighed, der bevirker, at trafikuheld kan få endog meget betydelige følger. På denne baggrund finder udvalget ikke, at en traditionel skyldbedømmelse med hensyn til de tilfælde, hvor skadelidte alene har udvist egen skyld i form af simpel uagtsomhed, bør være afgørende for erstatningens omfang. Udvalget finder heller ikke, at præventive hensyn taler imod den foreslåede lempelse af egen skyldsreglerne i sammenstødstilfælde, da ordningen alene skal gælde for personskade, og da udvalget forudsætter, at erstatningen ved uheld, som står i forbindelse med selvmord og selvmordsforsøg, altid vil bortfalde eller eventuelt blive nedsat som følge af, at skadelidte anses for at have handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

Heller ikke set fra den objektivi ansvarlige skadevolders synspunkt finder udvalget ordningen betænkelig, idet bonussystemerne i de tilfælde, hvor skadelidtes modpart ikke har handlet uforsvarligt, ifølge Assurandør-Societetets oplysninger vil kunne indrettes således, at der hverken bliver tale om bonustab eller realisering af eventuel selvrisko på an-



svarsforsikringen. Det følger endvidere af udvalgets forslag, at det andet køretøjs ansvarsforsikring ikke med hensyn til erstatning for personskade på føreren, skal kunne gøre regres over for den lovpligtige ansvarsforsikring for det køretøj, skadelidte førte, selv om skadelidte i øvrigt bærer hovedansvaret for sammenstødet.

I øvrigt vil forslaget få følgende virkninger i en situation, hvor der forvoldes skade ved, at to motordrevne køretøjer ført af A og B støder samme n, og hvor kun A lider personska-  
de, mens der er materiel skade på begge sider:

a. Tilfælde, hvor hovedårsagen til sammenstødet - efter en  
traditionel bedømmelse - alene er B's kørselsfejl. Den ved sammenstødet mellem motorkøretøjerne på A forvoldte person-  
skade erstattes på objektivet grundlag af B. B's lovpligtige ansvarsforsikring hæfter for erstatningen. Erstatningen til A nedsættes ikke, idet A forudsættes hverken at have handlet forsætligt eller groft uagtsomt. B og B's lovpligtige ansvarsforsikring erstatter endvidere i medfør af regler svarende til den gældende færdselslovs § 103 den tingsskade, A har lidt. Da A forudsættes ikke at have handlet uagtsomt i en sådan grad, at dette efter de almindelige regler om egen skyld kan medføre nogen nedsættelse af erstatningen, dækkes A's tingsskade fuldt ud. Den tingsskade, som B har lidt, erstattes ikke, medmindre B har tegnet kaskoforsikring.

b. Tilfælde, hvor hovedårsagen til sammenstødet - efter en  
traditionel bedømmelse alene er A's kørselsfejl. Den ved sammenstødet forvoldte personskade på A erstattes på objektivet grundlag af B. B's lovpligtige ansvarsforsikring hæfter for erstatningen. Erstatningen nedsættes eller bortfalder kun, såfremt det bevises, at A har handlet forsætligt eller efter omstændighederne, hvis A har udvist grov uagtsomhed. Den tingsskade, A har lidt, vil efter regler svarende til den gældende færdselslovs § 103 ikke blive dækket af B eller B's lovpligtige ansvarsforsikring, da B forudsættes at være uden skyld i uheldet. A og A's lovpligtige ansvarsforsikring dækker den tingsskade, som er forvoldt B.

c. Såfremt sammenstødet efter traditionel bedømmelse skyldes såvel A's som B's kørselsfejl, skal B og B's lovpligtige ansvarsforsikring på objektivi grundlag erstatte den personskade, som ved sammenstødet mellem køretøjerne er forvoldt A. Erstatningen nedsættes eller bortfalder kun, såfremt det bevises, at A har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, hvilket i praksis i denne situation kun sjældent vil være tilfældet. Med hensyn til tingsskade sker der en opgørelse svarende til opgørelsen efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 103.

d. Såfremt de nærmere omstændigheder ved sammenstødet ikke kan klarlægges, skal B og B's lovpligtige ansvarsforsikring på objektivi grundlag erstatte den personskade, som ved sammenstødet mellem køretøjerne er forvoldt A. Der vil i denne situation ikke være grundlag for at antage, at A har handlet forsætligt eller groft uagtsomt, hvorfor personskadeerstatningen ikke nedsættes på grund af egen skyld. Med hensyn til den lidte tingsskade sker der en sædvanlig opgørelse efter regler svarende til den gældende færdselslovs § 103.

Efter udvalgets opfattelse bør der i lighed med erstatningsansvarslovens bestemmelser gælde samme regler med hensyn til erstatning for tab af forsørger som med hensyn til erstatning af personskade.

#### 5.4.2. Tingsskade.

De sociale og humanitære hensyn, som udvalget har anført til støtte for forslaget om en ændring af sammenstødsreglerne for så vidt angår personskade, gør sig ikke gældende med hensyn til tingskade. Da den gældende bestemmelse i færdselslovens § 103 efter udvalgets opfattelse i praksis, for så vidt angår tingskade, har vist sig hensigtsmæssig, og da der ikke kan ses bort fra, at bonus- og selvrisikoordningerne kan have nogen præventiv og psykologisk effekt, foreslår udvalget bestemmelsen opretholdt med hensyn til skade, der forvoldes på førerens ting, på køretøjet eller på ting tilhørende ejeren eller brugeren.

## Kapitel 6.

### Legal regres og policerregres i forbindelse med lovpligtig færdselsansvarsforsikring.

#### 6.1. Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af reglerne om regres mod skadevolder.

##### 6.1.1. Retsudviklingen 1903-1976.

Ved en revision af motorloven i 1918 (lov nr. 149 af 20. marts 1918) blev der gennemført regler om pligt til at tegne forsikring til dækning af krav om erstatning og godtgørelse for skader forvoldt af motordrevne køretøjer. Det var efter loven muligt for forsikringsselskaberne at forbeholde sig regresret mod den ansvarlige forsikringstager, men der var ikke pålagt selskaberne nogen pligt i så henseende. Ved revisionen af motorloven i 1927 fandt justitsministeriet, at forsikringsordningen kunne virke svækkende på de motorkørendes ansvarsbevidsthed, hvis de uanset mulig grov skyld ikke selv kom til at udrede erstatningen. For at modvirke dette forhold blev der i motorloven (lov nr. 144 af 1. juli 1927) indføjet en bestemmelse, hvorefter forsikringsselskaberne fik regres mod forsikringstageren, såfremt denne havde forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed. Ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 314 af 22. december 1927 blev det pålagt selskaberne at gennemføre denne regres, således at der nu ikke alene var tale om en regresret, men en regrespligt.

I praksis viste det sig, at gennemførelsen af forsikringsselskabernes regreskrav stødte på en række vanskeligheder. Kravet kunne som hovedregel ikke gøres gældende under selve straffesagen, selv om erstatningsspørgsmålet i øvrigt blev afgjort under sagen, men forsikringsselskabet måtte anlægge en selvstændig civil retssag mod forsikringstageren. Ved afgørelsen af, om et regressøgsmål burde anlægges, måtte for-

sikringsselskabet dels skønne over, om forsikringstageren havde udvist forsæt eller grov uagtsomhed, dels om det, hvis forsikringstageren blev dømt, var muligt at inddrive regresbeløbet eller dog en del deraf hos ham. Da en civil retssag var forbundet med ikke ubetydelige udgifter for forsikringsselskabet, blev resultatet ofte, at selskabet på forhånd opgav et regreskrav, der burde være gennemført. For at lette gennemførelsen af regreskravet, således at motorlovens regler kom til at virke efter deres hensigt, blev det ved ændringen af motorloven i 1932 (lov nr. 130 af 14. april 1932) pålagt domstolene, når erstatningsspørgsmålet skulle påkendes under straffesagen, samtidig af egen drift at påkende spørgsmålet, om forsikringsselskabet efter udredelse af erstatningen skulle have regres mod forsikringstageren.

Indtil ændringen af motorloven i 1950 kunne - og skulle - den lovpligtige regres alene rettes mod forsikringstageren. Ved lovrevisionen i 1949/50 fandt justitsministeriet imidlertid, at de præventive hensyn, der begrundede reglen om lovpligtig regres, også måtte gøre sig gældende i forhold til den, der forvoldte skade som fører af køretøjet, uden at være forsikringstager. Der blev derfor ved lov nr. 255 af 27. maj 1950 gennemført en ændring af motorloven, hvorefter den lovpligtige regres kunne - og skulle - rettes mod enhver, der efter lovens regler var ansvarlig for en skade.

Forsikringsselskaberne havde indtil ændringen af færdselsloven i 1959 regres mod den ansvarlige, uanset om denne havde handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Efter kritik af denne vidtgående regresregel blev der bl.a. på grundlag af trafikerstatningsudvalgets betænkning nr. 179/1957 foreslået en ændring af reglen efter principperne i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt. Ændringen blev gennemført ved lov nr. 206 af 11. juni 1959, hvorved det blev bestemt, at regres kun skulle gælde ubetinget, såfremt den ansvarlige havde handlet forsætligt. Havde den ansvarlige handlet groft uagtsomt, skulle det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt afgøres, om selskabet

skulle have regres, og i bekræftende fald i hvilket omfang.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 314 af 22. december 1927 om regrespligt blev ophævet i 1970 ved bekendtgørelse nr. 198 af 14. maj 1970 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v.

Regressen efter færdselsloven, der hidtil i almindelighed er blevet betegnet "lovpligtig regres", findes herefter mere dækkende at kunne betegnes som legal regres.

Færdselslovens regel om regres findes nu i færdselslovens § 108, stk. 2:

"Forsikringsselskabet har regres mod enhver, der efter § 104 er ansvarlig for skaden, og som har forvoldt denne med forsæt. Er skaden forvoldt ved grov uagtsomhed, afgøres det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt, om selskabet skal have regres, og i bekræftende fald i hvilket omfang"

Forsikringsselskabet har også på andet grundlag end færdselslovens bestemmelser mulighed for at søge regres. Regresadgangen kan således støttes på bestemmelser i policen eller i øvrigt på retsforholdet mellem skadevolder, skadelidte og forsikringsselskabet.

#### 6.1.2. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957.

Trafikerstatningsudvalget foreslog i betænkning nr. 179/1957 regres pålagt, hvor skaden er voldt forsætligt eller ved "hensynsløshed". Udvalget mente, at "hensynsløshed" bedre end ordene "grov uagtsomhed" gav en afgrænsning af de tilfælde, hvor skaden endeligt burde bæres af skadevolderen. Det, der efter udvalgets opfattelse burde rammes, var den bevidste tilsidesættelse af rimelige hensyn til trafiksikkerheden ikke en enkeltstående handling, som var udslag af et øjeblik ubetænksomhed, selv om denne handling objektivt set måtte være grov. Denne del af udvalgets forslag blev imidlertid heller ikke gennemført.

## 6.2. Gældende eet vedrørende legal regres.

### 6.2.1. Færdselslovens § 108, stk. 2.

Efter færdselslovens § 108, stk. 2, 1. punktum, har forsikringsselskabet regres mod den ejer, selvstændige bruger eller fører, der forsætligt har forvoldt en færdselsskade ved brug af et motordrevet køretøj. Det fremgår af det tidligere trafikerstatningsudvalgs betænkning nr. 179/1957, at færdselslovens forsætsbegreb skal fortolkes i overensstemmelse med forsætsbegrebet i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 1. Forsæt foreligger, hvis den ansvarlige har villet fremkalde skaden eller dog har indset skadens indtræden som en nødvendig eller overvejende sandsynlig følge af sin handling. Der foreligger endvidere forsæt, hvis den ansvarlige har indset skadens indtræden som en mulig følge af handlingen, såfremt det må antages, at han ikke ville have afstået fra handlingen, selv om han havde indset skadens indtræden som en sikker følge. Der er dog i praksis ikke nogen klar skillelinie mellem den sidstnævnte type forsæt og de groveste tilfælde af uagtsomhed.

Er skaden forvoldt ved grov uagtsomhed, afgøres det efter færdselslovens § 108, stk. 2, 2. punktum, under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt, om forsikringsselskabet skal have regres, og i bekræftende fald i hvilket omfang. Der er hverken i den retlige teori eller i retspraksis en klar afgrænsning af begrebet grov uagtsomhed. Justitsministeriet har under behandlingen i folketinget af forslaget til motorloven af 1932 i forbindelse med et konkret retstilfælde udtalt, at bestemmelsen om regres "tilsigter at ramme den i subjektiv forstand grove uagtsomhed: den hensynsløse eller bevidst uforsvarlige kørsel".

Regreskravet må efter færdselslovens § 108, stk. 3, ikke dækkes ved forsikring.

Reglerne i færdselslovens § 108, stk. 2 og 3, finder tilsva-

rende anvendelse på selvforsikrede køretøjer, jfr. færdselslovens § 109, stk. 3.

Efter Færdselslovens § 114 skal retten af egen drift påkende spørgsmålet om regres i medfør af § 108, stk. 2, eller § 109, stk. 3, når erstatningsspørgsmålet afgøres under straffesagen. Hvor erstatningsspørgsmålet afgøres af retten i første instans i umiddelbar tilknytning til straffesagen, skal retten således altid træffe afgørelse om, og i givet fald i hvilket omfang forsikringsselskabet skal have regres mod den ansvarlige skadevolder. Hvor erstatningsspørgsmålet derimod i medfør af færdselslovens § 112 udskydes til afgørelse efter straffesagen, hvor erstatningsspørgsmålet forliges uden retligt eller slet ikke rejses, eller hvor spørgsmålet påkendes under en ankesag, er det efter praksis ikke helt klart, i hvilket omfang regresspørgsmålet skal afgøres.

Ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 172 af 8. maj 1963 om motorkøretøjer, der udlejes uden fører, som ændret senest ved bekendtgørelse nr. 83 af 7. marts 1977, er der fastsat særlige regler om ansvarsforsikring for udlejningskøretøjer, herunder bestemmelser om regressens omfang mod lejere og førere.

#### 6.2.2. Retspraksis.

I retspraksis anvendes bestemmelserne om legal regres nu næsten udelukkende i forbindelse med kørsel i spirituspåvirket tilstand. Den omstændighed, at den ansvarlige har været påvirket af spiritus, er dog ikke i sig selv ensbetydende med, at der tillægges forsikringsselskabet regres. Dette gælder endog i de tilfælde, hvor den ansvarlige har været påvirket af spiritus i en sådan grad, at han frakendes førerretten. Spørgsmålet om legal regres bliver først aktuelt, når den ansvarlige i forbindelse med kørslen har begået væsentlige kørselsfejl og herved forvoldt skade.

Efter ældre retspraksis er der tillagt forsikringsselskaberne regres selv i tilfælde af mindre fejl, når der var tale

om kørsel i svært påvirket tilstand.

U 1966/382 H. En taxachauffør med en blodalkoholpromille på 2,60 påkørte et hellefyrr. Han idømtes hæfte i 40 dage og frakendtes førerretten i 3 år. For skaden på 670 kr. tillagde retten forsikrings-selskabet regres efter færdselsloven.

U 1968/108 H. En bilist havde ved en fejlbedømmelse påkørt en varevogn. Bilisten havde en blodalkoholpromille på 2,21. I underrettens afgørelse, der stadfæstedes af landsret og højesteret, udtales, at "idet det må antages, at den indtrufne skade kan tilskrives tiltaltes betydelige spiritusnydelse, finder retten at burde tilkende selskabet regres i henhold til færdselsloven."

I nyere retspraksis tillægges regres tilsyneladende kun i de tilfælde, hvor der er tale om såvel en betydelig grad af spirituspåvirkethed som en alvorlig skade forvoldt ved en særlig grov kørselsfejl.

VLD 17.11.1976 (I 2681/76) T væltede i et vejsving udover en skrænt og ødelagde nogle beplantninger for i alt ca. 1.900 kr.. Knap 1 time efter kørslen fandtes han påvirket i svær grad med en mindste alkoholkoncentration i blodet på 2,41 promille. Underretten fandt ikke fuldt tilstrækkelig grund til at tillægge forsikrings-selskabet regres, hvilket stadfæstedes af landsretten.

VLD 7.12 1976 (VII 3388/76) T påkørte i et vejsving en modkørende vogn og forlod uheldsstedet. Ca. 1/2 time efter kørslen forefandtes en mindste alkoholkoncentration i blodet på 2,11 promille. Underretten fandt ikke tilstrækkeligt grundlag for at tillægge regres, hvilket stadfæstedes af landsretten.

U 1977/437 H. T mistede herredømmet over bilen, hvori der befandt sig 6 personer, og som væltede. Mindste alkoholkoncentration i blodet 1 1/2 time efter kørslen var 1,32 promille. Ikke regres.

U 1977/588 V. T, der var påvirket af spiritus i middelgrad og havde en alkoholkoncentration i blodet på 1,74 promille, påkørte som fører af et automobil et modkørende automobil i sin venstre vejside og forlod derefter uheldsstedet. Byretten tillagde ansvarsforsikrings-selskabet regres, idet der blev lagt vægt på, at tiltalte, der var blevet advaret mod at Køre, fordi han havde drukket for meget - med en alkoholkoncentration tæt op imod 2 promille - i sin venstre vejbane havde forvoldt et alvorligt færdselsuheld, som han søgte at unddrage sig ansvaret for. Et flertal i landsretten udtalte, at uanset de i dommen i så henseende fremhævede omstændigheder, fandtes der ikke at burde tillægges forsikrings-selskabet regres mod tiltalte for nogen del af erstatningsbeløbet.



VLD 22.11.1977 (VIII 2783/77). Tiltalte førte under kørslen med bus pludselig og uden færdselsmæssig nødvendighed vognen ud på midten af vejen, hvorved den stødte sammen med en bagfra kommende vogn, som var ved at overhale tiltalte. Godt 2 timer efter kørslen havde tiltalte en blodalkoholpromille på 2,56. Det lagdes dog til grund, at han efter kørslen havde drukket 1 øl. Byretten gav under straffesagen regres for 1.000 kr. af det samlede erstatningsbeløb på godt 4.000 kr. Landsretten fandt under anke af straffedommen, at bestemmelsen om regres burde udgå.

VLD 14.4.1978 (V 3054/77). Tiltalte, der var nedtrykt over nogle personlige problemer, så under kørsel en aften en modkørende vogns lygter nærme sig og bestemte sig pludselig for at køre tværs over vejen og endte mod et træ eller i grøften for at begå selvmord. Han påkørte herunder den modkørende vogn. Godt 1 time efter kørslen havde han en blodalkoholpromille på 2,14. Ansvarsskaden androg ca. 17.000 kr. Der tillagdes under straffesagen i byretten forsikringsselskabet regres, men efter omstændighederne kun for et beløb af 2.000 kr., hvilket blev stadfæstet af landsretten.

VLD 22.5.1978 (IV 3664/77). T påkørte i den modsatte kørebanelvdel 2 modgående vogne. Ca 2 timer efter kørslen havde han en blodalkoholpromille på 1,98. Spiritusindtagelsen var afsluttet ca. 2 timer før kørslen. I byretten blev der givet forsikringsselskabet regres for 5.000 kr. Under anke af regresspørgsmålet frifandt landsretten i det hele tiltalte uanset de i sagen oplyste omstændigheder.

VLD 14.9.1978 (III 1929/78). T standsede op ved udkørsel på hovedvej for at lade en lastvogn passere. Han overså at der bagved fra højre kom endnu en vogn, som han stødte sammen med. Ca. 1 time efter kørslen havde han en blodalkoholpromille på 2,92. Under straffesagen bestemte byretten, at der ikke skulle tillægges forsikringsselskabet regres. Landsretten stadfæstede dommen med visse ændringer med hensyn til straf og frakendelsestid.

VLD 18.10.1978 (IV 1525/78). Tiltalte påkørte i modsatte kørebanelvdel en modgående vogn med omfattende personskade og materiel skade til følge. Tiltalte havde ikke generhvervet førerretten efter en tidligere frakendelse og flygtede fra stedet. Ca. 1 1/2 time efter kørslen havde han en blodalkoholpromille på 2,44. I byretten blev der under straffesagen givet forsikringsselskabet regres for 20.000 kr. Landsretten fandt under anke af straffedommen efter omstændighederne ikke grundlag for at tillægge regres for noget beløb.

U 1978/843 Ø. Som fører af en personbil kørte tiltalte med en efter forholdene for stor hastighed og ramte bagfra med betydelig kraft en anden bil, hvis fører var standset midt på gaden for at svinge til venstre, tiltalte havde knapt 1 time senere en alkoholkoncentration i blodet på mindst 3,18 promille. Henset til de grove kørselsfejl og den høje alkoholkoncentration frakendtes tiltalte førerretten for 3 år. Der blev tillagt hans ansvarsforsikringsselskab regres imod

ham for 2.000 kr. af en erstatning på ca. 11.000 kr.

U 1980/652 0. Som fører af en personbil påkørte tiltalte i et gadekryds en knallertfører, som kom alvorligt til skade. Tiltalte, der havde undladt at overholde sin vigepligt, havde 2 timer senere en alkoholkoncentration i blodet på mindst 2,61 promille. Der blev tillagt bilens ansvarsforsikrings-selskab regres imod ham for 3.000 kr.

### 6.3. Gældende ret vedrørende policeregres .

#### 6.3.1. Forholdet mellem policeregres og færdselslovens bestemmelser.

Efter færdselslovens § 105 og § 106 skal krav om erstatning og godtgørelse for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en ansvarsforsikring, der for registreringspligtige køretøjers vedkommende skal tegnes af ejeren eller den bruger, der har varig rådighed over køretøjet. Ansvarsforsikringen dækker det ansvar, ejeren, brugeren og andre, der med ejerens eller brugerens tilladelse benytter køretøjet, kan pådrage sig i forbindelse med et trafikuheld. Ejeren, brugeren og den, der lovligt fører køretøjet, betegnes derfor inden for ansvarsforsikringsordningen som de sikrede. Det er ansvarsforsikringens formål at dække den skade, de sikrede måtte forvolde, således at de normalt ikke personligt skal erstatte skaden, der i stedet dækkes gennem den ansvarsforsikring, som de løbende har betalt præmie til.

Færdselsloven indeholder i § 108 den særlige regel, at forsikringsselskabet hæfter direkte over for skadelidte, hvilket indebærer, at skadelidte umiddelbart kan rejse krav om erstatning over for selskabet uafhængigt af, om skadevolderen har forvoldt skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed, har givet forsikringsselskabet forkerte oplysninger i forbindelse med forsikringens tegning eller ikke har holdt forsikringen i kraft ved rettidig betaling af præmie. Også skade, der forvoldes, mens køretøjet føres af nogen, der ikke er berettiget dertil, f.eks. brugstyven, dækkes i forhold til skadelidte af forsikringen.

Forsikringsordningen er særligt reguleret i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 480 af 22. august 1973 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v. Efter bekendtgørelsens § 6 skal forsikringsselskabet tegne forsikringen således, at ethvert forsikringsansvar i forhold til trediemand påhviler selskabet, og at den omstændighed, at forsikringstageren på noget tidspunkt handler imod eller ikke efterkommer sine forpligtelser over for selskabet, ikke berettiger dette til over for den erstatningsberettigede at nægte betaling. Det kan mellem selskabet og forsikringstageren aftales, at forsikringstageren helt eller delvist skal bære risikoen for de under forsikringen hørende skader, men en sådan vedtagelse har ingen indflydelse på den erstatningsberettigedes (skadelidtes) retsstilling. Den aftale, der indgås mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren, er i øvrigt reguleret af forsikringsaftalelovens regler.

#### 6.3.2. Policeregressens forhold til forsikringsaftalelovens bestemmelser.

Som nævnt under kapitel 6.1.1. har forsikringsselskabet mulighed for at rejse krav mod skadevolder også på andet grundlag end bestemmelserne i færdselsloven.

Efter færdselslovens § 108 og den ovenfor i kapitel 6.3.1. nævnte bekendtgørelse har selskabet ubetinget dækningspligt over for skadelidte. Selskabet har imidlertid ikke dækningspligt over for skadevolder i alle tilfælde. Selskabet kan gøre regres mod skadevolder såvel på grundlag af en særlig bestemmelse i policen, som i de tilfælde, hvor selskabet ikke har nogen dækningspligt over for skadevolder. Begge disse former for regres betegnes i almindelighed som policeregres.

Spørgsmål om policeregres påkendes ikke under straffesagen.

Forsikringsaftaleloven indeholder nogle almindelige regler om, i hvilket omfang den sikrede har krav mod forsikringsselskabet. Bestemmelsen i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 1, indebærer, når der er tale om ansvarsforsikring, at en

person fra den personkreds, der ellers er sikret (skadevolder), ikke over for selskabet har krav på forsikringsdækning, hvis han har fremkaldt forsikringsbegivenheden (skaden) forsætligt. Selskabet, der som anført efter færdselslovens § 108, stk. 1, hæfter direkte over for skadelidte, har derfor ved siden af bestemmelsen i færdselslovens § 108, stk. 2, også efter forsikringsaftaleloven og policens nærmere bestemmelser mulighed for at rejse krav (regres) over for den pågældende ansvarlige, når skaden er forvoldt med forsæt.

Efter forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 2. pkt., finder bestemmelsen i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 1. pkt., om begrænsning i forsikringsdækningen, når skaden er forvoldt af den sikrede ved grov uagtsomhed, normalt ikke anvendelse ved livsforsikring og ansvarsforsikring, hvor selskabet hæfter fuldt ud. Såvel 1. som 2. pkt. i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, kan dog fraviges ved forsikringsaftalen. Det kan således aftales, at § 18, stk. 2, 1. pkt., skal gælde for den pågældende ansvarsforsikring. Efter denne bestemmelse skal det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt afgøres, om forsikringen endeligt skal dække skaden, når den sikrede har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der under de foreliggende omstændigheder må betegnes som grov. Det kan også aftales, at forsikrings-selskabet uden begrænsning har regres mod den sikrede, når skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed. Forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 2. pkt., er endvidere fraveget ved færdselslovens § 108, stk. 2. Ved affattelsen af færdselslovens bestemmelse har man villet skabe overensstemmelse mellem den legale regres og forsikringsaftalelovens § 18, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt.

Efter forsikringsaftalelovens § 20, 1. punktum, kan det ikke aftales, at forsikringsselskabet skal have regres mod den sikrede (skadevolder), hvis skaden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der ikke kan betegnes som grov. Bestemmelsen udelukker således regres, der er begrundet i simpel uagtsomhed. Bestemmelsen er dog ikke til hinder for, at det kan aftales, at selskabet har regres, når den sikrede har forårsaget ska-

den under selvforskyldt beruselse, eller at selskabet, når skaden er forvoldt ved simpel uagtsomhed, kan gøre regres for indtil 5% af erstatningen.

### 6.3.3. Policeregressens omfang.

Forsikringsselskabernes mulighed for at gennemføre regres efter policens bestemmelser eller på andet grundlag indtræde i skadelidtes ret mod skadevolder omfatter en række forskellige tilfældegrupper:

- a) Har den sikrede forvoldt skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed, kan selskabet gøre regres såvel efter færdselslovens bestemmelser som efter bestemmelser i policen, jfr. forsikringsaftalelovens §§ 18 - 20.
- b) Er skaden indtrådt under omstændigheder, der er omfattet af objektive risikobegrænsninger i policen, dvs. skader forvoldt under sådanne omstændigheder, at de ikke er dækket af forsikringen, som f.eks. skader forvoldt under kørsel på væddeløbsbane, kan forsikringsselskabet gøre fuld regres mod skadevolder for det beløb, der er udbetalt skadelidte i erstatning (herunder godtgørelse).
- c) Hvis den sikrede har overtrådt sikkerhedsforskrifter, eller hvis der foreligger urigtige risikooplysninger eller fareforøgelse, kan forsikringsselskabet gøre hel eller delvis regres for den erstatning, som er udbetalt til skadelidte.
- d) I de tilfælde, hvor forsikringen er ophørt på grund af manglende præmiebetaling, indtræder forsikringsselskabet eller - når der er forløbet 4 uger efter afmeldelsen til centralregisteret for motorkøretøjer - Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, i skadelidtes krav mod skadevolder (den tidligere sikrede) for den erstatning, som er udbetalt til skadelidte.
- e) Er skaden forvoldt af en person, der ikke er dækket af

forsikringen, f.eks. den, der uden ejerens eller brugerens tilladelse fører køretøjet (brugstyven), indtræder selskabet i skadelidtes krav mod skadevolderen og kan altså afkræve skadevolderen et beløb, der svarer til den erstatning, som selskabet har udbetalt til skadelidte.

Der er hverken efter færdselslovens forsikringsordning eller efter forsikringsaftaleloven noget til hinder for, at der mellem forsikringsselskabet og den sikrede kan aftales en selvrisiko for færdselsansvarsforsikringen.

Mens policeregres er begrundet i den enkelte forsikringstagers subjektive forhold, er bestemmelser i policen om selvrisiko en generel begrænsning i forsikringsdækningen i forholdet mellem forsikringstageren og forsikringsselskabet efter objektive kriterier. Bestemmelser om selvrisiko vil kunne begrænses til at gælde visse skadetyper eller visse grupper af forsikringstagere.

#### 6.3.4. Kontraktpraksis.

Det fremgår af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 480 af 22. august 1973 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v., at der i forsikringsselskabernes policer for lovpligtig færdselsansvarsforsikring skal være en henvisning til regresbestemmelsen i færdselslovens § 108, stk. 2. I overensstemmelse hermed er der i alle selskabers almindelige policebetingelser vedrørende den lovpligtige færdselsansvarsforsikring indeholdt en bestemmelse, der tillægger selskabet regres mod forsikringstageren og de personer, der i øvrigt ellers er sikret ved policen, når den pågældende har forårsaget skaden forsætligt, eller skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed, og hensynet til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt tilsiger det.

Assurandør-Societetet har forespurgt de statsanerkendte forsikringsselskaber om, og i givet fald i hvilket omfang selskaberne betinger sig regres i videre omfang end efter færdselslovens § 108, stk. 2, og bekendtgørelsen om udlejning

af motordrevne køretøjer.

Det fremgår af besvarelsene, at enkelte selskaber under ingen omstændigheder dækker skader forvoldt ved grov uagtsomhed, og at nogle få selskaber forbeholder sig regres for skader forårsaget ved simpel uagtsomhed under selvforskyldt beruselse.

Enkelte selskaber dækker efter policen ikke skade forvoldt under kap- eller væddeløbskørsel, baneløb eller terrænkørsel, hvorfor selskabet for udbetalt erstatning til skadelidte for skade indtrådt under disse omstændigheder kan gøre fuld regres gældende mod skadevolder under en civil retssag.

Den lovpligtige færdselsansvarsforsikring dækker i intet af selskaberne erstatningsansvar for skade på transporteret gods, når ansvaret er omfattet af lov om fragtaftaler ved international vejtransport, ligesom forsikringen ikke dækker skade på førerens person, førerens og forsikringstagerens ting eller ejendom. Førerens erstatningsansvar, for personskade der er påført forsikringstageren, når denne ikke er fører af motorkøretøjet, dækkes dog af forsikringen.

Enkelte forsikringsselskaber har også for så vidt angår ansvarsforsikring en bestemmelse om selvrisiko, således at selskabet efter udbetalt erstatning til skadelidte kan opkræve selvrisikobeløbet hos den i øvrigt sikrede skadevolder.

#### 6.3.5. Assurandør- Societetets udtalelse.

Udvalget har fra Assurandør-Societetet indhentet en udtalelse om den økonomiske betydning af policeregres. Det fremgår af societetets besvarelse, at ingen af de eksisterende former for regres eller anden form for indtræden i skadelidtes krav mod skadevolder har en sådan økonomisk betydning, at regresansvaret under de nugældende regler har væsentlig betydning for præmiestørrelsen. Det er på den anden side societetets opfattelse, at retten til at indtræde i skadelidtes krav mod skadevolder ved manglende præmiebetaling har afgø-

rende betydning for, at præmier bliver betalt uden det offentliges medvirken, og at også de øvrige former for regres og indtræden i skadelidtes krav har væsentlig præventiv betydning og betydning for korrekt præmieberegning. Specielt nævnes, at der navnlig med hensyn til forsikringer for erhvervskøretøjer i visse tilfælde kan opnås væsentlige præmiereduktioner, såfremt der indgås aftale om objektive risikobegrænsninger i dækningen. En korrekt præmieberegning i sådanne tilfælde vil være udelukket, hvis regressen afskæres i skadestilfælde, der er undtaget ved aftalen om risikobegrænsning.

#### 6.4. Fremmed ret.

##### 6.4.1. Sverige.

Efter trafikskadelovens § 20, stk. 1, indtræder forsikrings-selskabet i den skadelidtes ret til skadeserstatning fra skadevolderen for det udbetalte beløb i de tilfælde, hvor skaden, for hvilken trafikskadeerstatning skal betales, er forvoldt forsætligt eller ved grov uagtsomhed. Det samme gælder, hvis skaden er forvoldt ved uagtsomhed af førere, som har gjort sig skyldige i overtrædelse af § 4 i lov om straf for visse trafikforbrydelser (promille- og spirituskørsel - rattonycterhet og rattfylleri).

Den svenske betænkning om trafikskadeerstatning indeholdt et forslag om, at trafikforsikringsselskaberne alene skulle have regresret mod den, som har forvoldt skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed. I øvrigt skulle der efter betænkningen ikke tillades regres bortset fra særlige regler om jernbane og sporveje.

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget blev der fra forskellige instanser stillet forslag om, at man burde gå længere end foreslået i betænkningen og tillade regres også mod eksempelvis forsikringstagere, der ikke havde betalt præmie og mod alkoholpåvirkede førere. Et hørings svar foreslog dog regresmuligheden indskrænket til alene at angå de til-



fælde, hvor skaden var forvoldt med forsæt.

Det var udgangspunktet for lovforslaget, at der kun skulle tillægges forsikringsselskabet regres, når dette måtte anses for nødvendigt af tungtvejende økonomiske eller andre særlige hensyn. Endvidere burde reglerne være klare og entydige, så man så langt som muligt kunne undgå risikoen for retstvister om regreskrav. Under forslagets behandling var der indhentet oplysninger, der godtgjorde, at den da eksisterende regresordning så godt som helt savnede økonomisk betydning for forsikringsselskaberne.

Det fremgår af lovforslaget, at forsikringsselskaberne ikke bør kunne udøve regres mod forsikringstageren udelukkende af den grund, at forsikringstageren har undladt at betale forsikringspræmie eller i øvrigt tilsidesat sine forpligtelser mod trafikforsikringsselskabet. En fuldstændig regresret fandtes at være en for vidtgående sanktion til sikring af, at forsikringstageren opfylder sine forpligtelser.

Regresretten burde således efter lovforslaget i lighed med, hvad der gælder efter forsikringsaftaleloven, indskrænkes til de situationer, hvor forsikringstageren eller en anden er ansvarlig for skaden efter de erstatningsretlige regler. Det fandtes først og fremmest af præventive hensyn velmotiveret, at trafikforsikringsselskabet i overensstemmelse med den allerede dagældende ordning skal have regresret, når skaden er forvoldt forsætligt eller ved grov uagtsomhed. Derimod fandt man ikke anledning til at give regres mod den, som uden at der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed, har gjort sig skyldig i rattfylleri. Regresretten skulle efter lovforslaget for så vidt angår førerpladsdækning ikke kunne udøves mod føreren, for så vidt angår det, han har fået i erstatning. Om den skadelidte har medvirket til skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed, tages således alene i betragtning inden for reglerne om egen skyld.

Lovforslaget blev som nævnt gennemført med den ændring, at trafikforsikringen også har regres mod skadevolder, når skaden er forvoldt ved uagtsomhed i forbindelse med promille- og spirituskørsel.

6.4.2. Norge.

Efter § 12 i den norske bilansvarslov, kan den sum, som et forsikringsselskab har udbetalt for et forsikret motorkøretøj, kræves igen hos den, der ejer eller bruger køretøjet eller var med i det, og som

- a) forvoldte skaden ved forsæt eller grov uagtsomhed, eller
- b) havde fået herredømme over vognen ved en forbrydelse eller medvirket til, at vognen blev brugt, selv om han vidste eller burde vide, at den var frataget den rette indehaver ved en forbrydelse, eller
- c) havde hensat sig selv i en tilstand, hvor han var påvirket af alkohol eller andre berusende eller sløvende midler, mens han førte køretøjet og derved forvoldte skade, eller var medvirkende til, at køretøjet blev brugt, selv om han vidste eller burde vide, at føreren var påvirket.

Virker det urimeligt at gøre regres for hele beløbet, og har der ikke været forsæt til skaden, kan retten nedsætte kravet eller lade det helt bortfalde.

Ingen kan gyldigt forsikre sig mod regreskrav efter bestemmelsen, ligesom et forsikringsselskab ikke kan frasige sig regresretten.

Forbehold om regresret i større omfang end det nævnte er ikke gyldige, medmindre de er i overensstemmelse med reglerne i forsikringsaftaleloven. Forbehold om regresret i de tilfælde, hvor en ansvarlig har forvoldt skaden ved uagtsomhed, er kun gyldige i de tilfælde, hvor uagtsomheden er grov.

De forsikringsselskaber, som har udredt erstatningen i tilfælde, hvor motorkøretøjet skulle være forsikret, men ikke var det, kan søge regres, hvad enten nogen er ansvarlig for skaden efter almindelige erstatningsregler eller ikke, hos den, der har forsømt at forsikre vognen, eller hos den, som

førte den, da skaden blev forvoldt, til trods for, at han vidste eller burde vide, at vognen ikke var lovmæssigt forsikret. Virker det urimeligt at gøre regres for hele beløbet, og foreligger der undskyldende omstændigheder, kan retten nedsætte kravet.

#### 6.5. Udvalgets overvejelser.

6.5.1. Ved revisionen af motorloven i 1927 var begrundelsen for at indføre en bestemmelse om lovpligtig regres alene, at den lovpligtige forsikringsordning kunne virke svækkende på de motorkørendes ansvarsbevidsthed, hvis de, uanset mulig grov skyld, ikke selv kom til at udrede erstatning.

Udvalget finder ikke, at færdselslovens bestemmelser om regres i dag kan antages at have en så væsentlig præventiv funktion, at der alene af den grund bør være særlige regler om legal regres. Den legale regres har ikke nævneværdig økonomisk betydning for præmieniveauet. Den omstændighed, at der under enhver straffesag skal tages stilling til regresspørgsmålet, har i praksis givet anledning til unødige processuelle vanskeligheder. Det foreslås på denne baggrund, at bestemmelserne i færdselslovens § 108, stk. 2 og 3, og § 114 ophæves.

6.5.2. Det har i udvalget været drøftet, i hvilket omfang der efter en eventuel ophævelse af bestemmelserne om legal regres, bør være adgang til at gøre regres gældende på andet grundlag, herunder regres efter særlige bestemmelser i policen. Det har i den forbindelse på den ene side været gjort gældende, at almindelige regresregler har en vis præventiv effekt. Herimod har det på den anden side været anført, at de præventive hensyn inden for færdselslovens område - også for så vidt angår spiritus- og promillekørsel - er tilstrækkeligt varetaget gennem de strafferetlige regler, herunder reglerne om frakendelse af førerretten. På denne baggrund, og da færdselsskader efter udvalgets opfattelse i videst muligt omfang bør dækkes af den lovpligtige forsikringsordning, således at der generelt tillægges subjektive forhold ved skadens forvoldelse mindre betydning, har udvalget med hensyn

til spørgsmålet om regres ment at burde begrænse forsikrings-tagerens personlige hæftelse. Det foreslås derfor, at der i færdselsloven optages en bestemmelse, hvorefter det ikke mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren kan aftales, at selskabet skal have regres mod den ansvarlige for skaden, medmindre forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved grov hensynsløshed. Udvalget finder at udtrykket grov hensynsløshed bedre end begrebet grov uagtsomhed beskriver det område, hvor forsikringsselskabet bør kunne forbeholde sig regres, således at skaden endeligt bæres af skadevolderen. Der er efter udvalgets mening kun behov for at ramme den bevidste tilsidesættelse af trafikikkerheden - f.eks. den bevidst hasarderede kørsel - mens der ikke er grundlag for at ophæve forsikringsdækningen, hvor skaden skyldes den enkeltstående handling, der er udslag af et øjeblikks uopmærksomhed, selv om uopmærksomheden objektivt set må betegnes som grov.

Udvalget har ikke ud over det anførte fundet grundlag for at foreslå begrænsninger i forsikringsselskabernes adgang til at søge hel eller delvis regres mod den sikrede på grundlag af risikobegrænsninger efter objektive kriterier i politien, overtrædelse af sikkerhedsforskrifter, urigtige risikooplysninger eller fareforøgelse, eller til at indtræde i skadelidtes ret mod den ikke sikrede skadevolder, herunder de tilfælde, hvor forsikringen er ophørt på grund af manglende præmiebetaling. Udvalget har herved lagt vægt på, at forsikringsselskabernes adgang til at rejse krav mod skadevolder i disse tilfælde er særligt begrundet i, at forsikringsdækningen er begrænset efter almindelige forsikringsprincipper eller i, at forsikringen ikke er tegnet, ikke dækker den pågældende eller er ophørt.

Da der ikke i det omfang, selvrisiko betinges af individuelle forhold, er nogen klar afgrænsning mellem regres og selvrisiko, har udvalget overvejet, om der burde foreslås særlige regler om begrænsning af forsikringsselskabernes adgang til at aftale selvrisiko med hensyn til den lovpligtige ansvarsforsikring. Assurandør-Societetet har imidlertid over for udvalget oplyst, at bestemmelser om selvrisiko kun i me-

get begrænset omfang forekommer i de almindelige private motorkøretøjsansvarsforsikringer. Man har samtidig udtrykt betænkelighed ved, at der i færdselslovgivningen fastsættes regler om selvrisiko, idet det især inden for erhvervsforhold bliver stadigt mere almindeligt at træffe aftaler om endog meget store selvrisikobeløb. På denne baggrund og da spørgsmålet om selvrisiko er et almindeligt forsikringsaftaleretligt problem, har udvalget ikke ment at burde foreslå særlige regler om begrænsning af adgangen til at træffe aftale om selvrisiko for så vidt angår færdselsansvarsforsikringen.

6.5.3. Da spørgsmålet om policeregres ikke i dag kan påkendes under straffesagen, har udvalget - som følge af at reglerne om legal regres foreslås ophævet - overvejet, om der vil være behov for at gennemføre en særlig processuel ordning, hvorefter policeregres kan eller skal påkendes under den eventuelle straffesag vedrørende overtrædelse af færdselsloven. Da der efter udvalgets opfattelse ikke kan antages at ville forekomme et så stort antal sager, at der ud fra procesbesparelshensyn vil være grundlag for at gennemføre sådanne særlige bestemmelser om den processuelle fremgangsmåde for policeregres, har udvalget ikke stillet forslag herom.



## Kapitel 7.

Størrelsen af den lovpligtige forsikringsdækning for motor-  
køretøjsansvarsforsikringer.

7.1. Tidligere ændringer og foreslåede ændringer af forsik-  
ringsdækningen for skader forvoldt med motordrevne køretøjer.

7.1.1. Retsudviklingen 1903-1976 .

Ved lov nr. 149 af 20. marts 1918 blev der gennemført særlige regler om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Efter lovens § 33, stk. 9, skulle enhver ejer af et motorkøretøj i et af staten anerkendt ansvarsforsikringssselskabs tegne en forsikring, der for motorcykler var på 6.000 kr., for andre motorkøretøjer 12.000 kr., til hel eller delvis dækning af de erstatningskrav, som trediemand i henhold til loven erhvervede mod ham eller dog under sådanne omstændigheder, at de hæftede på motorkøretøjet.

Under hensyn til den stedfundne prisstigning blev der i 1921 gennemført en ændring, hvorefter forsikringssummen for motorcykler og andre motorkøretøjer blev forhøjet til henholdsvis 10.000 kr. og 20.000 kr.

Ved lov nr. 144 af 1. juli 1927 blev forsikringssummerne forhøjet for motorcyklers vedkommende til 15.000 kr. og for motorvogne til 30.000 kr. Begrundelsen for forhøjelsen var at sikre de skadelidende, der herved opnåede større sikkerhed for virkeligt at få den erstatning, der tilkom dem. Det blev dog samtidig understreget, at forhøjelsen også ville have den fordel for ejerne og førerne af motorkøretøjer, at de yderst sjældent ville være udsat for at pådrage sig et erstatningsansvar, der oversteg de foreslåede forsikringssummer, og som de derfor ellers selv måtte dække. Den forøgede præmiebyrde, som forhøjelsen ville medføre, kunne ikke antages at blive stor, da erstatninger udover de da gældende for-

sikringssummer var sjældne. Der blev samtidig gennemført den regel for motorvogne, der erhvervsmæssigt blev benyttet til befording af personer, at forsikringssummen mindst skulle andrage 5.000 kr. for hver passager, som vognen var indrettet til at befordre.

Først ved lov nr. 255 af 27. maj 1950 blev de i 1927 fastsatte forsikringssummer ændret. Ved ændringen blev motorvogne og motorcykler stillet ens, idet der blev fastsat et fælles maksimum på 60.000 kr. Forsikringssummen i forbindelse med erhvervsmæssig personbefordring blev forhøjet til 10.000 kr. for hver passager.

Ved lov nr. 206 af 11. juni 1959 blev færdselslovens § 66, stk. 1, for så vidt angår forsikringssummerne ændret således, at forsikringen skulle dække personskade på indtil 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person og tingsskade på indtil 60.000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

I forbindelse med færdselslovsændringen i 1966 (lov nr. 198 af 8. juni 1966) blev forsikringssummen for tingsskade forhøjet til 120.000 kr.

Ved lov nr. 162 af 28. april 1971 blev forsikringssummen for hver enkelt personskade ophævet, og der blev indført en maksimal dækning på 10 mill. kr. for personskade forvoldt ved en enkelt begivenhed.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, FT 1970/71, tillæg A, sp. 2299 f., at justitsministeriet af hensyn til de skadelidende fandt det påkrævet, at der ved en lovændring blev tilvejebragt sikkerhed for, at der var forsikringsmæssig dækning for de erstatningsbeløb, som blev fastsat ved dom. Samtidig havde lovændringen til formål at beskytte skadevolderne (forsikringstagerne) mod den personlige hæftelse, der kunne blive følgen af, at ansvarsforsikringen ikke dækkede erstatningspligten fuldt ud. Frem for at foreslå en ny højere beløbsgrænse foretrak man ikke at sætte nogen græn-



se for dækningspligten ved hver enkelt personskade. Derved mente man at undgå revisioner som følge af prisudviklingen, ligesom domstolene blev stillet friere i udmålingen. Da forsikringspræmiernes størrelse er afhængige af de erstatningsbeløb, selskaberne skal udrede, var der efter ministeriets opfattelse ikke på forhånd grund til at regne med, at det ville medføre nogen væsentlig forskel på præmierne, om man valgte helt at ophæve begrænsningen af dækningspligten ved hver enkelt personskade eller blot at fastsætte en ny begrænsning, der lå højere end de erstatninger, der kunne forventes at komme på tale. Assurandør-Societetet, der kunne gå ind for ophævelsen af begrænsningen i dækningspligten i forhold til den enkelte personskade, henstillede imidlertid for at muliggøre en rimelig reassurancedækning af risikoen, at der blev fastsat en begrænsning af dækningspligten på f.eks. 5 mill. kr. for de samlede personskader i forbindelse med en enkelt begivenhed. Justitsministeriet fandt ikke, at der kunne rettes afgørende indvendinger mod et sådant forsikrings teknisk begrundet maksimum, forudsat at det blev fastsat så højt, at det ikke kunne antages at få nogen praktisk betydning for den enkelte skadelidende eller skadevolder. Ministeriet foreslog på den baggrund, at forsikringspligten med hensyn til de samlede personskader, der forårsages ved en enkelt begivenhed, maksimeredes til 10 mill. kr.

Ved færdselsloven af 1976 blev forsikringssummen for tingskade forhøjet til 1 mill. kr.

Baggrunden for den forhøjelse, der skete med hensyn til forsikringsdækningen for tingsskade, var dels hensynet til skadelidte, dels hensynet til at beskytte skadevolderen (forsikringstageren) mod den personlige hæftelse, der kan blive følgen af, at ansvarsforsikringen ikke dækker erstatningsansvaret fuldt ud. Som ved tidligere forhøjelser af grænsen for dækningspligten blev det bestemt, at ansvarsforsikringer tegnet inden lovens ikrafttræden skulle ændres i overensstemmelse med de nye regler om forsikringsdækning, uden at policerne behøvede at få påtegning herom, jfr. færdselslovens § 142. Forsikringstagerne kunne ikke opsige forsikringsaf-

talen på grund af en forhøjelse af præmierne, som alene var begrundet ved den ændring af forsikringen, der fulgte af forhøjelsen af forsikringssummerne.

#### 7.1.2. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs ikke gennemførte forslag fra 1957.

I betænkning nr. 179/1957 har det tidligere nedsatte trafik-erstatningsudvalg udtalt, at de dengang gældende maksimalbeløb på normalt 60.000 kr. og for motorvogne, der erhvervsmæssigt blev benyttet til befordring af personer, 10.000 kr. for hver passager, som vognen var indrettet til at befordre, var helt utilstrækkelige i tilfælde af alvorlig personskade. Dette var i særlig grad gældende, hvor flere mennesker kom til skade ved samme trafikuheld. Da det personlige erstatningsansvar, der kan gøres gældende udover forsikringssummen, ofte er uden værdi, var det udvalgets opfattelse, at det var tvingende nødvendigt, at der blev foretaget en væsentlig forhøjelse af forsikringssummen, således at der kunne sikres skadelidte en rimelig erstatning også i tilfælde af alvorlig skade. Udvalget overvejede i denne forbindelse muligheden af at undlade at fastsætte et maksimumbeløb, således at forsikringsselskabet måtte dække enhver skade fuldt ud. En sådan ordning ville imidlertid efter det for udvalget oplyste medføre så betydelige præmieforhøjelser, at udvalget ikke mente at kunne stille forslag herom. Dertil kom, at det var et spørgsmål, om det var rimeligt altid at give fuld dækning til dem, der havde lidt usædvanlig store tab, og endelig måtte det tages i betragtning, at en ophævelse af enhver maksimalgrænse ville medføre uberegnelige virkninger for det almindelige erstatningsniveau. Udvalget fandt det derfor nødvendigt, at der fortsat måtte være en eller anden form for begrænsning af erstatningen. Ved fastlæggelsen af denne begrænsnings størrelse og form fandt udvalget på den ene side at måtte lægge vægt på, at der skulle opnås mulighed for at yde erstatning i størst mulig udstrækning, og på den anden side, at udgiftsforøgelserne herved måtte holdes inden for rimelige grænser. Man foreslog ud fra disse grundsynspunkter en sondring mellem personskade og tings-skade.

For så vidt angår personskade var der i udvalget enighed om, at det måtte tillægges afgørende betydning, at erstatningsmulighederne ikke forringes som følge af, at andre kommer til skade ved samme ulykke. Udvalget fandt derfor, at maksimumgrænsen alene burde vedrøre størrelsen af den erstatning, hver enkelt person eller dennes efterladte kunne få udbetalt. Udvalget fandt at burde foreslå, at grænsen blev sat til 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person. Med hensyn til tings-skade fandt udvalget ikke, at der forelå trang til at give erstatning i samme omfang som ved personskade. Den tingsskade, som forvoldes ved færdselsuheld, vil ofte ramme et andet køretøj eller gods, som befordres dermed. Man foreslog derfor en grænse på 50.000 kr. for tings-skade ved en enkelt skadevoldende begivenhed. Udvalget be-

mærkede, at reglen i de tilfælde, hvor skaden skyldes mere end et køretøj, ville medføre, at hvert af køretøjernes forsikring hæftede for 50.000 kr. Udvalget fastsatte også beløbet under hensyntagen til, at personer, der ville lide tings-skade, herved kunne opnå erstatning i et passende omfang. Hvis der var risiko for et større tab, burde ejeren sikre sig på anden måde. Udvalget fandt, at den, der benytter et særligt kostbart køretøj, uanset om det er en personvogn eller et større lastmotorkøretøj, må henvises til at tegne kaskoforsikring for dette.

## 7.2. Gældende ret.

### 7.2.1. Færdselslovens § 105, stk. 2.

Efter færdselslovens § 105, stk. 2, skal den lovpligtige ansvarsforsikring dække personskade på indtil 10 mill. kr. og tingsskade på indtil 1 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

### 7.2.2. Retspraksis.

Der forekommer i den trykte retspraksis enkelte eksempler på overskridelse af forsikringssummerne for den lovpligtige ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer.

U 1959/160 H. En flyvemaskine blev transporteret ad en hævnevej kørende på jorden trukket af en traktor. Mens transporten holdt stille på vejen, blev flyvemaskinens ene vinge påkørt af en tankbil, idet denne passerede mellem maskinen og en over for denne holdende bil, der skulle medvirke ved transporten. Det var ubestridt, at der herved var udvist ansvarsforpligtende uagtsomhed af tankbilens fører. Skaden androg ca. 100.000 kr. Forsikringsdækning for tingsskade var da 60.000 kr. Under hensyn til transportens ekstraordinære karakter og maskinens kostbarhed og sårbarhed fandtes det at have påhvilet de for transporten ansvarlige at træffe særlige foranstaltninger til sikring af maskinen, mens denne befandt sig det omhandlede sted. Da de ikke havde gjort dette, måtte de selv bære 1/3 af skaden. Det personlige ikke dækkede erstatningsansvar udgjorde herefter ca. 7.000 kr.

U 1964/584 H. En lastbil påkørte en skinnebus, der brød i brand, med en skade på 111.000 kr. til følge. Vognmanden, der kun havde tegnet sædvanlig lovpligtig ansvarsforsikring, måtte personlig udrede 51.000 kr. Skinnebussen var kaskoforsikret, men kaskoforsikringsselskabet anlagde sag mod vognmanden og fik medhold i det rejste krav, idet det blev antaget, at der ikke i forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 2. punktum, var hjemmel for bortfald eller nedsættelse af

vognmandens erstatningsansvar efter den da gældende færdselslovsparagraf 65, stk. 1, jfr. stk. 5, første punktum.

### 7.2.3. Transport af farligt gods.

Færdselslovens regler om erstatningsansvar og bestemmelserne om lovpligtig ansvarsforsikring omfatter såvel skade på person og gods uden for køretøjet som skade på passagerer og transporteret gods. Efter færdselslovens § 116 finder reglerne dog ikke anvendelse på en fragtførers ansvar, hvis dette er omfattet af lov om fragtaftaler ved international vejtransport.

Transport af farligt gods kan give anledning til særlige overvejelser i forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af grænserne for forsikringssummerne for lovpligtig ansvarsforsikring. Erfaringerne fra andre lande viser, at der kan opstå alvorlige uheld under transport af farligt gods, og at skaderne i så fald ofte ikke alene rammer chaufføren, vognen og eventuelt samladet gods, men også udenforstående trediemænd. Denne uheldsrisiko omfatter både person-, tings- og miljøskader. Fra Danmark kendes endnu kun enkelte eksempler på uheld med transport af farlige stoffer, hvor uheldet har medført skader af større økonomisk omfang.

Færdselsloven indeholder ikke særlige bestemmelser om erstatningsansvaret for skader forvoldt i forbindelse med vejtransport af farligt gods. Det er alene de almindelige ansvarsregler i færdselsloven, der finder anvendelse, tillige med dansk rets almindelige erstatningsregel (culpareglen). Efter færdselslovens § 82, stk. 5, kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods, herunder om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af sådant gods. Der er ikke endnu i medfør af denne bestemmelse fastsat særlige regler for ansvarsforsikring, hvorfor det er den almindelige bestemmelse om ansvarsforsikring i færdselslovens § 105, der finder anvendelse, herunder de i § 105, stk. 2, fastsatte forsikringssummer. Bestemmelsen om muligheden for at fast-

sætte særlige regler om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af farligt gods, er medtaget ud fra den betragtning, at den almindelige tvungne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer ikke med sikkerhed vil kunne tilfredsstillende skadelidtes erstatningskrav efter forureningsulykker.

Spørgsmålet om ansvar for skader forvoldt af farligt gods er særlig behandlet af Gomard og Skovby i "Vejtransport af farligt gods".

### 7.3. Fremmed ret.

#### 7.3.1. Sverige.

Efter den svenske trafikskadelovs § 14 kan der fra et motor-køretøjs trafikforsikring højst udbetales trafikskadeerstatning i anledning af en og samme hændelse med 50 mill. kr. Renter og sagsomkostninger er ikke indbefattet i beløbet. Er beløbet ikke tilstrækkeligt til godtgørelse af enhver, som har ret til erstatning fra beløbet, skal der forlods udbetales erstatning for personskade. Erstatningerne til dem, der ikke kan få fuld godtgørelse, nedsættes med samme andel for enhver. Skønnes det efter et indtruffet skadestilfælde, at en sådan nedsættelse bliver nødvendig, kan regeringen eller den, regeringen bemyndiger hertil, bestemme, at erstatning indtil videre kun skal udbetales med visse andele.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der fra visse sider var rejst forslag om, at der ikke skulle gælde en beløbsgrænse for forsikringssummens størrelse. Da imidlertid forsikringstekniske grunde talte for at beholde den gældende ordning med en vis begrænsning af forsikringsselskabernes ansvar i forbindelse med trafikskader, og da den eksisterende beløbsbegrænsning for så vidt angår tingsskade i ganske enkelte tilfælde kunne vise sig at være utilstrækkelig, blev det foreslået at fastsætte en fælles beløbsbegrænsning for såvel person- som tingsskade på 30 mill. kr. Det blev dog samtidig foreslået, at der, hvis der ikke blev

dækning til alle krav, først skulle udbetales fuld dækning til krav vedrørende personskade. Det blev endvidere anført, at maksimalbeløbene for at sikre, at trafikskadeerstatnings-systemet skal yde en fuldt ud tilstrækkelig beskyttelse i alle situationer, således at der ikke opstår behov for yderligere erstatning fra andre, bør ligge på et så højt niveau, at man i realiteten kan tale om ubegrænset ansvar for trafikforsikringsselskaberne, selv ved ulykker af exceptionelt eller katastrofalt omfang. Endelig blev det påpeget, at staten i tilfælde af katastrofeulykker af så stort omfang, at forsikringsbeløbene ikke tilgodeser alle skadelidtes berettigede krav, uden at være juridisk forpligtet hertil kan gribe ind og tilkende de skadelidte den supplerende erstatning, som måtte være nødvendig.

### 7.3.2. Norge.

Efter den norske bilansvarslov gælder der ikke en beløbsgrænse for forsikringsdækning af ansvar for personskade. Derimod findes der i den almindelige erstatningslovgivning en bestemmelse om, at ansvaret for personskade kan lempes, for så vidt ansvaret vil virke urimeligt tyngende. Det samme gælder, når det i særlige tilfælde under hensyn til skadens størrelse, foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheder, skadevolderens skyld og forholdene i øvrigt findes rimeligt, at skadelidte helt eller delvist bærer skaden. For så vidt angår skade på gods, er der en ansvarsgrænse på 150.000 kr. for skade ved samme hændelse. Er skaden på gods større end 150.000 kr., og mere end én har lidt skade, skal summen deles mellem dem efter størrelsen af hvert skadeskrav. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der ikke ud fra erstatningsretlige synspunkter skulle være noget særligt behov for en beløbsgrænse for personskade i forbindelse med motorkøretøjsansvaret, og at det næppe heller forsikringsmæssigt skulle være nødvendigt med en sådan grænse. Der fandtes heller ikke at være grundlag for at fastsætte et maksimumbeløb for den samlede erstatning for personskade ved en og samme ulykke. Som argument for at indføre en sådan samlet overgrænse havde de norske forsikringsselskabers forbund anført forsikrings-

tekniske grunde og hensynet til præmiens størrelse. Justitsministeriet fandt dog blandt andet under hensyn til erfaringerne fra Finland, at man ikke behøvede at frygte nogen betydelig præmiestigning. Heller ikke forsikringstekniske grunde talte med tilstrækkelig styrke for at gennemføre en sådan grænse, når det blev taget i betragtning, at omfanget af mulige katastrofeskader faktisk er stærkt begrænset, og at en overgrænse i konkrete tilfælde kunne virke urimelig.

### 7.3.3. Internationalt samarbejde.

#### 7.3.3.1. Den europæiske konvention om civilretligt ansvar for skade forårsaget af motorkøretøjer.

Det fremgår af konventionens artikel 12, stk. 1, at det, for så vidt angår spørgsmålet om omfanget af skadeserstatningens størrelse og en eventuel begrænsning heraf, overlades til staterne at foretage regulering ved national lovgivning.

#### 7.3.3.2. Det europæiske økonomiske Fællesskab.

Den 30. december 1983 har rådet vedtaget 2. direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Det fremgår af direktivets artikel 1, stk. 2, at medlemsstaterne skal kræve, at den lovplichtige ansvarsforsikring skal kunne dække personskade på mindst 350.000 ECU pr. skadelidt. Tingsskade skal kunne dækkes med mindst 100.000 ECU ved hvert uheld. Medlemsstaterne kan dog i stedet fastsætte et mindstebeløb på 500.000 ECU, såfremt der er flere skadelidte som følge af samme uheld, eller et samlet mindstebeløb på 600.000 ECU pr. uheld for personskader og tingsskader uanset antallet af skadelidte eller skadernes art.

Medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer er allerede reguleret ved rådets direktiv af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrol med forsikringspligtens overholdelse. Ved dette direktiv af-

skaffedes grænsekontrollen med den lovpligtige ansvarsforsikring for biler, motorcykler og knallerter hjemmehørende i medlemsstaterne. Medlemsstaterne har efter dette direktivs artikel 3 pligt til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring, der omfatter skader forårsaget i andre medlemsstater. Direktivet forudsætter endvidere, at de nationale forsikringsbureauer i medlemsstaterne (i Danmark: Dansk Forening for International Motor køretøjsforsikring) indgår en overenskomst, hvorefter hvert bureau forpligter sig til i overensstemmelse med sit lands regler om lovpligtig ansvarsforsikring foreløbig at betale de skadestilfælde, der forekommer på landets område, og som er forvoldt af forsikrede eller uforsikrede køretøjer, der hører hjemme i en af de andre medlemsstater. En sådan overenskomst er indgået mellem de nationale forsikringsbureauer i EF landene. Bureauet, der foreløbigt dækker skaden, har efter overenskomsten regresret mod bureauet i det land, hvor køretøjet er hjemmehørende.

Det fremgår af begrundelsen for direktiverne, at der hersker betydelige forskelle mellem medlemsstaternes lovgivninger med hensyn til omfanget af den lovpligtige forsikring, hvilket angiveligt kan hæmme den frie bevægelighed for personer. Ud fra et samfundsmæssigt synspunkt bør den lovpligtige ansvarsforsikring udvides til også at omfatte ansvar, der pådrages for ren tingsskade. De beløb, op til hvilke den lovpligtige forsikring dækker, skal under alle omstændigheder være af en sådan størrelse, at der sikres skadelidte tilstrækkelig erstatning, uanset i hvilken medlemsstat skaden indtræder.

#### 7.4. Udvalgets overvejelser.

##### 7.4.1. Forsikringsdækningens størrelse.

Det er udvalgets opfattelse, at der under hensyn til den økonomiske udvikling siden 1976 er et afgørende behov for en meget væsentlig forhøjelse af grænserne for forsikringsdækningen efter den lovpligtige ansvarsforsikring for trafik-



skader. Den stigning i erstatningsniveauet, der må forventes efter ikrafttrædelsen af lov nr. 228 af 23. maj 1984 om erstatningsansvar, vil yderligere aktualisere en regulering af forsikringsdækningen.

Assurandør-Societetet har oplyst, at selv en betydelig forhøjelse af forsikringsdækningen i sig selv næppe vil medføre præmiestigninger. Udgifterne til genforsikring vil dog kunne medføre nogen stigning. Assurandør-Societetet har dog samtidigt fremhævet, at det af forsikringstekniske hensyn er ønskeligt, at der fastsættes et størstebeløb for forsikringsdækningen.

Udvalget finder, at det af hensyn til skadelidte for så vidt angår personskade er påkrævet, at den lovpligtige ansvarsforsikring for motordrevne motorkøretøjer i alle tilfælde - selv hvor der er tale om meget omfattende uheld som f.eks. sammenstød mellem bus og tog - giver fuldstændig forsikringsmæssig dækning for de erstatningsbeløb, der skal udredes.

Det kan med hensyn til tingsskade som anført i betænkning 179/1957 være tvivlsomt, i hvilket omfang tingsskade bør dækkes af den lovpligtige ansvarsforsikring. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at ikke alene hensynet til skadelidte, men også hensynet til skadevolder taler for en væsentlig forhøjelse af forsikringsdækningen for tingsskade. Den, der tegner en lovpligtig ansvarsforsikring for sit motordrevne køretøj, bør i almindelighed kunne regne med at være fuldstændig dækket med hensyn til de skader, han ved kørslen kan forvolde. Udvalget forudsætter dog herved samtidig, at der gennemføres særlige regler om ansvar og forsikring med hensyn til den erhvervsmæssige indenlandske vejtransport, jfr. kapitel 3.2.5.

Landsforeningen Danske Vognmænd har over for udvalget anbefalet, at der snarest gennemføres lovgivning på grundlag af betænkning nr. 858/1978, og denne anbefaling kan udvalget tiltræde.

Størrelsen af den lovpligtige forsikringsdækning har i færdselslovens § 105 hidtil været fastsat til et bestemt beløb for henholdsvis personskade og tingsskade. Det har i praksis vist sig vanskeligt ved løbende ændringer af færdselsloven at regulere beløbene i takt med stigningerne i de tilkendte erstatninger. Ved erstatningsansvarslovens § 15 er der nu gennemført en løbende årlig regulering af erstatningsniveauet for personskade.

På den baggrund har udvalget fundet det rimeligt at foreslå en indeksregulering af forsikringssummerne i færdselslovens § 105 svarende til den regulering, der skal ske efter erstatningsansvarsloven. Reguleringen skal også gælde med hensyn til forsikringssummen for tingsskade.

#### 7.4.2. Eventuel begrænsning af det personlige erstatningsansvar.

Udvalget har samtidig med spørgsmålet om forsikringsdækningens omfang drøftet, hvorvidt der ud over forsikringsdækningen bør kunne gøres et personligt erstatningsansvar gældende mod den, der forvolder skade ved et trafikuheld. Da der efter udvalgets forslag skal være tale om et ansvarsområde, hvor skader efter forsikringsmæssige principper skal dækkes på objektivt grundlag af en lovpligtig ansvarsforsikring, har det været overvejet at foreslå det personlige erstatningsansvar ud over et beløb svarende til den lovpligtige forsikringsdækning ophævet.

Udvalget har dog ikke fundet, at der på dette område er grund til at ophæve dansk rets almindelige erstatningsretlige princip, hvorefter den, der er ansvarlig for skaden - uanset ansvarsgrundlagets karakter - hæfter personligt for erstatningen. Udvalget har herved lagt vægt på, at den lovpligtige forsikring - såfremt maximum forhøjes væsentligt - i de praktisk forekommende tilfælde vil sikre skadevolder mod det personlige ansvar. Det har endvidere været taget i betragtning, at erstatningsansvar ud over forsikringsdækningen vil kunne lempes efter erstatningsansvarslovens § 24, når ansvaret vil

virke urimeligt tyngende for den ansvarlige, eller når ganske særlige omstændigheder i øvrigt gør det rimeligt.

På denne baggrund foreslår udvalget forsikringsdækningen for personskade forhøjet til 50 mio. kr. og for tingsskade til 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

#### 7.4.3. Transport af farligt gods.

For så vidt angår farligt gods finder udvalget særlig grund til at påpege, at der ved sådanne transporter vil kunne være en risiko for, at der forvoldes skader af katastrofeliggende omfang, hvor person- og tingsskader - herunder forureningsskader - kan få et så betydeligt omfang, at grænsen for forsikringsdækningen overskrides. Assurandør-Societetet har over for udvalget oplyst, at der for så vidt angår transport af farligt gods i vidt omfang tegnes ansvarsforsikringer med væsentlig større dækning end den lovpligtige. Udvalget finder, at forsikringssummen for tingsskade bør sættes så højt, at den tingsskade, der normalt kan forvoldes af en almindelig motorkørende, dækkes fuldt ud. Derimod bør forsikringssummen ikke sættes så højt, at også tingsskader forvoldt med transport af farligt gods i ethvert tilfælde dækkes. En almindelig lovpligtig dækning af også disse skader ville nemlig indebære, at alle motorkørende skulle bidrage til forsikring af denne særlige skadestype over den lovpligtige forsikring. Udvalget finder derfor, at der bør fastsættes regler om en særlig forsikringsordning for dette område, eventuelt ved administrative bestemmelser efter færdselslovens § 82, stk. 5. Udvalget har - under hensyn til dets sammensætning og da de problemer, der rejses, forudsætter særligt kendskab til det pågældende område - i forståelse med justitsministeriet ikke stillet forslag til den nærmere udformning af sådanne regler, der må tilvejebringes efter forhandling med de berørte brancheorganisationer.



## Kapitel 8.

### Lovpligtig ulykkesforsikring for førere af motordrevne køretøjer (førerpladsdækning).

#### 8.1. Tidligere forslag med hensyn til lovpligtig ulykkesforsikring for førere af motordrevne køretøjer.

##### 8.1.1. Det tidligere trafikerstatningsudvalgs overvejelser.

I betænkning 179/1957 har det tidligere trafikerstatningsudvalg overvejet, hvorvidt føreren skulle have ret til erstatning for personskade fra sit eget køretøjs forsikrings-selskab. Udvalget fandt ikke at burde foreslå en sådan regel. Som baggrund herfor blev det bl.a. anført, at reglen ville være ensbetydende med at gennemføre en tvungen ulykkesforsikring. Man fandt ikke, at der forelå tilstrækkeligt vægtige grunde til at pålægge ejere af motorkøretøjer en sådan pligt til for sig selv at tegne en kollektiv ulykkesforsikring, som måtte antages at ville medføre en betydelig præmieforhøjelse. Som ulykkesforsikring betragtet ville forsikringen efter udvalgets opfattelse også være af ringe værdi, hvis den ikke samtidig sikrede de pågældende i hvert fald mod følgerne af deres egen simple uagtsomhed, hvilket udvalget fandt meget betænkeligt af præventive hensyn. Ordningen ville også være utilfredsstillende, fordi den kun sikrede føreren erstatning fra selskabet, hvis ulykken skete i forbindelse med kørsel med motorkøretøjet, mens en almindelig ulykkesforsikring ville give erstatning ved enhver ulykkeshændelse. Udvalget fandt heller ikke tilstrækkelig anledning til at pålægge ejere af motorkøretøjer pligt til at tegne ulykkesforsikring for andre som førere af køretøjet. Udvalget forudsatte, at disse personer ofte ville være ansat i ejerens tjeneste og derfor ville være sikret på anden måde på dennes bekostning ved ret til sygeløn, pension eller gennem den lovpligtige ulykkesforsikring.

#### 8.2. Gældende ret.

##### 8.2.1. Færdselslovens § 105, stk. 1.

Efter færdselslovens § 105, stk. 1, skal krav om erstatning og godtgørelse for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der er anerkendt af staten. Motordrevne køretøjer, der til-

hører staten eller en kommune, er dog undtaget fra forsikringspligten, jfr. § 109, stk. 1. Pligten til at tegne forsikring påhviler efter § 106, stk. 1, enten ejeren eller den person, der har varig rådighed over køretøjet.

Ansvarsforsikringen har i almindelighed til formål at sikre den, der har tegnet forsikringen, og de personer, der med ejerens eller brugerens tilladelse benytter køretøjet, mod det erstatningsansvar, de kan pådrage sig over for tredie-  
mand ved benyttelse af køretøjet. Ansvarsforsikringen dækker ikke det tab, der opstår i anledning af en skadevoldende begivenhed, der udelukkende rammer den sikrede selv. Enhver skade, der ved brug af køretøjet forvoldes på førerens person eller ting eller på forsikringstageren eller ting, der tilhører ham (herunder køretøjet), er altså ikke dækket af køretøjets ansvarsforsikring, medmindre det fremgår af policen. Føreren får således kun erstatning, når en anden er ansvarlig for skaden, og erstatningen ikke nedsættes eller bortfalder på grund af egen skyld. Hvis skaden på føreren alene skyldes materialesvigt, og føreren ikke samtidig er den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger, vil føreren dog formentlig som skadelidt kunne få erstatning fra køretøjets egen ansvarsforsikring, jfr. Spleth, UfR 1966/B.270.

I 1963 enedes forsikringsselskaberne om fremtidigt også at dække personskade, som overgår forsikringstageren, når han ikke selv er fører af køretøjet. En bestemmelse herom er nu optaget i alle ansvarsforsikringspolicer for motordrevne køretøjer.

#### 8.2.2. Retspraksis.

Fra retspraksis vedrørende spørgsmålet om ansvarsforsikringens dækning over for den sikrede selv, kan eksempelvis nævnes

U 1936/586V. Antaget, at den lovpligtige motorkøretøjsansvarsforsikring ikke var pligtig at erstatte den skade, der var sket ved, at to biler, der tilhørte den samme ejer, var stødt sammen.

U 1960/235V. Den af en ejer af en motorcykel tegnede lovpligtige ansvarsforsikring fandtes ikke at dække skade, som var overgået ejeren, mens han var passager på motorcyklen, der blev ført af hans broder, der havde lånt den.

Den efter 1963 almindeligt gældende bestemmelse i motorkøretøjsansvarsforsikringerne om dækning af skade på ejeren, når denne ikke selv er fører af motorkøretøjet, medfører, at ejeren af motorcyklen nu ville have fået erstatning for personskaden, men ikke for skaden på motorcyklen.

### 8.2.3. Assurandør -Societetets udtalelse.

Assurandør-Societetet har over for udvalget påpeget, at en række førere af motordrevne køretøjer allerede i dag er dækket af en ulykkesforsikring enten i form af en særlig autoulykkesforsikring, en lovpligtig arbejdsskadeforsikring for erhvervschauffører eller en almindelig privat ulykkesforsikring. Endvidere er en del af befolkningen dækket af kollektive ulykkesforsikringer, som også i et vist omfang vil dække førere, der ikke er dækket på anden måde. Hertil kommer, at yderligere nogle førere, der ikke i forvejen dækkes på anden måde, formentlig må anses for at være dækket mod dødsrisiko ved livsforsikringer og mod invaliditetsrisiko ved pensionsordninger eller pensionsforsikringer af en eller anden art. Assurandør-Societetet antager, at 35-40 % af de årligt tilskadekomne førere eller disses efterladte får erstatning fra andre køretøjers ansvarsforsikringer.

Der findes ikke nogen særskilt statistik, der viser, hvor mange der har tegnet en speciel ulykkesforsikring, der dækker trafikskader (førerpladsforsikring). En rundspørge blandt selskaber repræsenterende ca. 80 % af markedet gør det imidlertid antageligt, at der er tegnet førerpladsforsikring i forbindelse med ca. 30 % af ansvarspolicerne, svarende til, at godt 600.000 af ca. 2 mill, automobilansvarspolicer i 1980 var forbundet med en førerpladsdækning. Heri er ikke medregnet ca. 148.000 forsikringer for traktorer og arbejdsmaskiner, hvor føreren sædvanligvis er dækket ved lovpligtig arbejdsskadeforsikring, og ca. 200.000 knallertansvarsforsikringer.

Dertil kommer, at ca. 30% af samtlige førere var dækket af en ulykkesforsikring. Da der imidlertid ikke kan ses bort fra, at der er nogle, som tegner en særlig førerpladsdækning samtidig med, at de er dækket af en anden ulykkesforsikring, må det antages, at op imod 50-60% af samtlige førere var dækket af en privat ulykkesforsikring.

For knallertførere tegnes praktisk taget ikke specielle "førerpladsforsikringer", og dækningsgraden må derfor, her som for befolkningen i almindelighed, antages at ligge på ca. 30%.

Med hensyn til omkostningerne ved en tvungen førerpladsdækning i forbindelse med den lovpligtige motorkøretøjsansvarsforsikring antager Assurandør-Societetet, at der vil blive tale om en gennemsnitlig præmiestigning på ca. 15%. Præmieforhøjelserne inden for de enkelte risikogrupper - biler, motorcykler og knallerter - vil dog sandsynligvis komme til at variere meget betydeligt. På baggrund af erfaringerne fra Sverige må det forventes, at en førerpladsdækning vil medføre en præmieforhøjelse for personbiler og lastbiler på 5-10%, for motorcykler på ca. 50% og for knallerter på ikke under 130%.

### 8.3. Fremmed ret.

#### 8.3.1. Sverige.

Efter § 10 i den svenske trafikskadelov, skal skade på føreren af et motordrevet køretøj eller på passagerer i køretøjet (herunder på ejeren, når denne er passager i køretøjet), dækkes af køretøjets trafikforsikring, når skaden er sket i forbindelse med kørsel.

Allerede før trafikskadelovens gennemførelse i 1975 havde bilforsikringsselskaberne i 1957 for i nogen grad at forbedre førerens forsikringsmæssige beskyttelse i forbindelse med ulykker med motordrevne køretøjer indført en særlig dækning



foe føreren - en såkaldt førerpladsforsikring. Den havde karakter af en frivillig ulykkesforsikring, der blev tilknyttet trafikforsikringen. Førerpladsforsikringen kunne kun tegnes i forbindelse med den lovpligtige bilansvarsforsikring. Allerede ved forsikringsformens indførelse i 1957 fik den stor udbredelse, og den omfattede umiddelbart før trafikskadelovens ikrafttræden ca., 88% af samtlige trafikforsikrede køretøjer. For så vidt angår personbiler var dækningen 98%, men for bl.a. motorcykler og knallerter var der en betydeligt lavere udbredelse.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at man betragtede det som en alvorlig brist ved det daværende trafikskadesystem, at ikke alle skadelidte blev behandlet på samme måde for få vidt angår personskade. Fra sociale trygheds- og retfærdighedssynspunkter fandt man det rimeligt, at et nyt erstatningssystem blev udformet således, at ejere, brugere og førere, som tilføjes personskade, får samme ret til erstatning for disse skader som andre trafikofre. Denne ret til erstatning bør, som det er fremhævet i betænkningen om trafikskadeerstatning, garanteres de skadelidte gennem en lovbestemmelse om tvungen førerpladsdækning. Under behandlingen af lovforslaget i Rigsdagen blev der indsat en bestemmelse om, at erstatningen til førere, som har gjort sig skyldig i spiritus- eller promillekørsel kan nedsættes, såfremt føreren på grund heraf gennem uagtsomhed har medvirket til skaden.

### 8.3.2. Norge.

Efter den norske bilansvarslov er den lovpligtige motorkøretøjsforsikring alene en ansvarsforsikring. Personskade på føreren er derfor ikke dækket af det pågældende køretøjs egen trafikforsikring. Sker der skade på køretøjets ejer, mens denne ikke er fører af vognen, har ejeren dog i dette tilfælde som udgangspunkt krav på erstatning fra køretøjets forsikring. Der gælder således ikke i Norge en regel om førerpladsdækning.

### 8.3.3. Finland.

Den finske trafikerstatningslovs bestemmelser om objektivt erstatningsansvar for skader forvoldt af motordrevne køretøjer dækker også skader på føreren af køretøjet.

### 8.3.4. Nordisk samarbejde.

På nordisk råds 21. session i 1973 blev der fremsat et medlemsforslag om, at mulighederne for i alle nordiske lande at indføre bestemmelser om førerpladsdækning, burde undersøges. Forslaget var begrundet dels i det øgede trafiksamkvem mellem de nordiske lande, dels i det forhold, at den finske ordning vedrørende førerpladsdækning ikke er gældende ved kørsel i udlandet, hvilket kunne få uheldige følger for de finske bilister, der kører til det øvrige Norden (nu dog undtaget Sverige) uden at tegne selvstændig ulykkesforsikring i tiltro til den sædvanligt gældende førerpladsforsikring.

### 8.4. Udvalgets overvejelser.

Der forekommer hvert år et betydeligt antal trafikuheld, hvor der forvoldes personskade på førere af motordrevne køretøjer. For så vidt angår de ca. 3.400 tilfælde af personskade og død, der årligt sker ved eneulykker, ydes der ingen erstatning, medmindre der er tegnet en ulykkesforsikring, og kun i ca. 35-40 % af de tilfælde, hvor skaden sker ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, bliver der ydet hel eller delvis erstatning fra det andet køretøjs ansvarsforsikring. Assurandør-Societetets oplysninger peger på, at det ofte er de grupper, der er udsat for den største risiko (knallertførere og motorcyklister), som ikke tegner en speciel førerpladsforsikring eller på anden måde er dækket ved ulykkes- eller livsforsikring. Blandt andet på den baggrund har udvalget overvejet, hvorvidt der bør gennemføres regler om lovpålagt førerpladsdækning.

Udvalget har i forbindelse med sine drøftelser om gennemfø-

relse af objektivt erstatningsansvar for skader forvoldt i trafikken af motordrevne køretøjer, og lempelse af reglerne om egen skyld for så vidt angår personskade, lagt afgørende vægt på sociale og humanitære hensyn. Disse hensyn gør sig naturligvis også gældende, når skaden rammer ejeren, brugeren eller føreren af et motordrevet køretøj.

Spørgsmålet om, hvorvidt den lovpligtige motorkøretøjsforsikring også - således som det gælder i Finland og Sverige - bør dække føreren, herunder den ejer eller bruger, der selv fører køretøjet, kan imidlertid give anledning til nogen tvivl.

Gennemførelse af regler om førerpladsdækning er som ovenfor anført i realiteten ensbetydende med, at der inden for færdselslovens område etableres en lovpligtig ulykkesforsikring. En sådan ulykkesforsikringsordning vil medføre en vis dobbeltforsikring, idet der allerede gennem visse andre forsikringsordninger - almindelige familieulykkesforsikringer, arbejdsskadeforsikringer og specielle autoulykkesforsikringer - er sikret dækning for visse grupper af førere. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at spørgsmålet om dobbeltforsikring i vid udstrækning kunne løses ved en ændring af de eksisterende ulykkesforsikringers dækningsområde. Udvalget har endvidere overvejet, om præventive hensyn taler imod at påbyde en trafikskadeforsikring med obligatorisk førerpladsdækning, der tillige omfatter skade, som føreren pådrager sig ved simpel uagtsomhed. Præventive hensyn taler imidlertid efter udvalgets opfattelse ikke imod en sådan forsikringsordning, der alene skal gælde med hensyn til personskade.

Afgørende for udvalgets overvejelser vedrørende spørgsmålet om lovpligtig førerpladsdækning har derfor været en afvejning af sociale og humanitære grunde, navnlig over for den forhøjelse af forsikringspræmierne, som en lovpligtig ulykkesforsikring for føreren efter det oplyste må antages at ville medføre.

Assurandør-Societetet har som nævnt i kapitel 8.2.3. over for udvalget oplyst, at der alene som følge af en førerplads-

dækning må forventes præmieforhøjelser på gennemsnitlig 15%, dog væsentligt større for visse risikogrupper. For særligt udsatte grupper (motorcyklister og knallertførere) vil præmiestigningen formentlig være ikke under henholdsvis 50 og 130 %. Societetet har endvidere fremhævet det principielle synspunkt, at ulykkesforsikringer, der dækker forsikringstageren selv, hidtil har været og også fremover kun bør tegnes på frivillig basis.

Da der fortsat vil være mulighed for at tegne såvel specielle autoulykkesforsikringer som generelle ulykkesforsikringer, herunder fritidsulykkesforsikring, og i betragtning af de betydelige og meget ujævnt fordelte præmiestigninger, en førerpladsdækning vil betyde for de forskellige grupper af motordrevne køretøjer, har udvalget ikke fundet fornødent grundlag for at foreslå en ordning med tvungen førerpladsdækning gennemført.

Om udvalgets forslag om i sammenstødstilfælde at sikre tilskadekomne førere en forbedret erstatningsretlig stilling henvises til kapitel 5.4.1.

## Kapitel 9.

### Udvalgets overvejelser med hensyn til muligheden for at gennemføre en kanaliseringsordning.

#### 9.1. Baggrunden for udvalgets overvejelser.

På baggrund af det i udvalgets kommissorium rejste spørgsmål om gennemførelse af en kanaliseringsordning har udvalget med henblik på eventuelt at foreslå en afskaffelse eller dog en begrænsning af regreskrav mellem de i et trafikuheld implicerede motordrevne køretøjs forsikringsselskaber drøftet, hvorvidt det i sammenstødtilfælde vil være muligt at kanalisere erstatningskravene til det enkelte køretøjs eget forsikringsselskab. Kanaliseringen skulle eventuelt sammen med en regel om lovpligtig førerpladsdækning medføre, at der for så vidt angår personskade på førere og passagerer alene udredes erstatning af køretøjets eget forsikringsselskab. Det skulle samtidig udelukkes, at der rejses regreskrav mod det andet køretøjs forsikring uanset eventuel skyld hos føreren af dette. Med hensyn til tingsskade skulle kanaliseringsordningen medføre, at der i sammenstødtilfældene ikke rejses krav fra det ene motordrevne køretøjs kaskoforsikring mod det andet køretøjs ansvarsforsikring. Kanaliseringsordningens formål skulle være at sikre en nedgang i forsikrings-selskabernes administrationsomkostninger og i belastningen af politi og domstole.

#### 9.2. Assurandør-Societetets oplysninger om den økonomiske betydning af en kanaliseringsordning.

Som led i sine overvejelser har udvalget bl.a. forespurgt Assurandør-Societetet om, hvilken økonomisk betydning en kanalisering vil have. Assurandør-Societetet har i den forbindelse oplyst, at omkostningsbesparelsen ved en kanaliseringsordning formentlig vil være mindre end 1 % af præmieindtægten. Man har endvidere anført, at en kanalisering utvivlsomt

vil medføre væsentlige økonomiske virkninger for de forsikrede. Bonussystemet kommer til at miste meget af sin betydning, og hvis det må forlades, vil de bilister, der i dag har lav præmie som følge af bonussystemerne, komme til at betale den betydeligt højere gennemsnitspræmie. Der er efter Assurandør-Societetets opfattelse ingen tvivl om, at bonus- og selvriskosystemerne har en præventiv værdi. Også den psykologiske effekt, der ligger i begrebet "elitebilist" har efter societetets opfattelse en væsentlig effekt.

Med hensyn til de enkelte grupper af forsikringstagere fremhæver societetet, at en kanaliseringsordning for så vidt angår motorcyklister og knallertkørere, vil medføre en væsentlig yderligere forstærkning af de præmiestigninger, som en førerpladsdækning ville indebære. Kanaliseringen vil også medføre en ændret skadeudvikling for de forskellige grupper af forsikringstagere. Assurandør-Societetet kan ikke give eksakte oplysninger herom, men skønner, at de i forvejen forholdsmæssigt høje præmier for erhvervsmæssig persontransport vil blive uforholdsmæssig meget forhøjet, mens præmierne for forsikringstagere inden for godstransportsektoren vil falde. En kanaliseringsordning vil efter Assurandør-Societetets opfattelse ikke løse de problemer, der opstår, når en skadelidt forlanger erstatning for tab, der ikke dækkes af kaskoforsikringen, som f.eks. afsavnskrav og værdiforringelse, ligesom reguleringen af skader på ikke-kaskoforsikrede køretøjer vil volde problemer. Der må formentlig ske en forskellig behandling, alt efter om den manglende kaskoforsikring skyldes, at køretøjet ikke har kunnet forsikres, at præmie ikke er betalt, at en privat forbruger har ment, at kaskopræmien var for høj, eller at et større erhvervsforetagende eller en offentlig myndighed har besluttet at bære risikoen selv. Der vil formentlig også opstå problemer i relation til udenlandske køretøjer, ligesom en kanaliseringsordning nok vil medføre, at det i en overgangsperiode af uvis længde vil medføre omkostninger og vanskeligheder at overbevise forbrugerne om, at deres egen mere eller mindre forsigtige kørsel stort set ikke længere vil have virkning på den præmie, de skal betale.

Endelig har Assurandør-Societetet anført, at forsikringselskaberne med hensyn til tingsskade allerede i dag klarer sig på anden måde end ved at lægge politirapportens oplysninger til grund. Heller ikke med hensyn til personskader vil selskaberne have noget stærkt behov for politirapporter. I langt de fleste tilfælde vil det uden videre være klart, hvor ansvaret skal placeres, og kun i de 10% af samtlige sager om personskader, hvor der sker skyldfordeling, samt måske i et noget tilsvarende antal tilfælde, hvor sagen ender med fuld anerkendelse eller ren afvisning, kan det antages, at politirapporter i et vist omfang er af værdi for placeringen af ansvaret. Indføres et objektivt ansvar samtidig med en lempe af betydningen af egen skyld og accept af risiko, vil dette antal formentlig falde til nogle ganske få procent, men også bortset herfra vil forsikringselskaberne, således som det er tilfældet i mange andre lande, kunne klare sig helt uden politirapporter. Der vil derfor næppe være nogen besparelse at indvinde ved kanalisering, for så vidt angår politiets arbejde, der kan indskrænkes til - som det i realiteten allerede er tilfældet nu - at vedrøre egentlige straf-følgningssmæssige formål.

### 9.3. Udvalgets overvejelser.

Der har i udvalget været enighed om, at den omstændighed, at flere forsikringselskaber har interesse i den endelige afgørelse af erstatningsansvarets placering, i mindst muligt omfang bør medføre en belastning af politi og domstole. Under hensyn til de af Assurandør-Societetet fremhævede ulemper ved en kanaliseringsordning har udvalget dog, navnlig under hensyn til effekten på forskellige grupper af forsikringstager, ikke fundet grundlag for at stille forslag om kanalisering af alle erstatningskrav i sammenstødstilfælde til de enkelte køretøjers forsikring. Udvalget har herved også lagt vægt på, at det er tvivlsomt, hvilken økonomisk fordel, såvel for forsikringselskaberne som for retssystemet, der kan opnås ved en kanaliseringsordning.





## Kapitel 10.

### Resumé af udvalgets overvejelser og forslag.

#### 10.1. Udvalgets kommissorium.

Udvalget har haft til opgave at foretage en gennemgang af færdselslovens regler om erstatning og forsikring og at fremkomme med de forslag, som gennemgangen måtte give anledning til. Arbejdet har navnlig sigtet mod at give de skadelidte en øget beskyttelse mod tab som følge af personskade i trafikken. Udvalgets drøftelser har koncentreret sig om ændring af ansvarsgrundlaget, lempelse af reglerne om egen skyld ved personskade, ændring af forsikringsregressen og justering af forsikringssummerne.

#### 10.2. Ændring af ansvarsgrundlagene.

Ansvarsgrundlaget for skader forvoldt af motordrevne køretøjer ved kørselsuheld m.v. er efter færdselslovens § 101 dansk rets almindelige erstatningsregel, culpereglen. Bevisbyrden for skade, tab, årsagssammenhæng og adækvans påhviler i overensstemmelse med de almindelige bevisbyrderegler skadelidte. Derimod er bevisbyrden med hensyn til uagtsomhed i forbindelse med kørselen eller materiellet pålagt ejeren eller brugeren, der således for ikke at ifalde erstatningsansvar må bevise, at skadeforvoldelsen ikke kunne være undgået, selv om der var udvist den fornødne agtpågivenhed og omhu. I retspraksis har anvendelsen af reglen om omvendt bevisbyrde udviklet sig således, at ejeren eller brugeren af et motordrevet køretøj anses for erstatningspligtig, når blot der er den fjerneste teoretiske mulighed for, at uheldet kunne have været afværget ved fornøden agtpågivenhed og omhu. Ansvaret for skader forvoldt af motordrevne køretøjer nærmer sig således i praksis et egentligt objektivt erstatningsansvar. Udvalget finder, at denne praksis må tages som udtryk for, at man i retspraksis gennem det meget store an-

tal sager, som i årenes løb har været forelagt til prøvelse, har fundet det påkrævet at pålægge et meget vidtgående ansvar på grund af den særlige og meget betydelige fare, som brugen af motordrevne køretøjer frembyder .

Det kan forekomme misvisende, at lovteksten umiddelbart synes at give ejeren eller brugeren af køretøjet mulighed for under en retssag ved bevisførelse at frigøre sig fra erstatningsansvar, når bestemmelsen i praksis fortolkes så restriktivt, at der i realiteten er tale om objektivt erstatningsansvar .

Der er allerede i Finland, Norge og Sverige gennemført regler om objektivt erstatningsansvar for trafikskader forvoldt af motordrevne køretøjer.

Under hensyn til at gennemførelse af et objektivt ansvar næppe vil medføre nogen stigning i præmierne for den lovpligtige ansvarsforsikring, kan økonomiske hensyn ikke tale imod en revision af ansvarsgrundlaget.

Udvalget stiller bl.a. på denne baggrund forslag om, at der ved en ændring af færdselslovens § 101 gennemføres et objektivt erstatningsansvar for trafikskader forvoldt af motordrevne køretøjer.

Et objektivt erstatningsansvar bør dog efter udvalgets opfattelse begrænses på samme måde som det gældende præsumptionsansvar, således at det alene skal gælde i de tilfælde, hvor skaden er indtruffet ved påkørsel, sammenstød eller andre lignende kørselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der opstår i brændstofanlæg i køretøjet.

### 10.3. Ændring af reglerne om egen skyld m.v.

Efter færdselslovens § 101, stk. 3, kan erstatningen for skader forvoldt af motordrevne køretøjer nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden (udvist "egen skyld").

Selv om man i det seneste tiår har kunnet konstatere en nedgang i antallet af personskader i trafikken, frembyder den motoriserede trafik fortsat en betydelig fare for andre trafikanters liv og helbred. Det gælder navnlig for fodgængere og cyklister. Blot et øjeblikks uopmærksomhed fra en sådan trafikants side eller et barns handling i kådhed kan få helt uforholdsmæssigt alvorlige følger for den pågældende. Da ikke blot børn, men også voksne erfaringsmæssigt ikke vedvarende under deres færd optræder så forsigtigt, som de - også efter deres egen opfattelse - i og for sig burde, er det efter udvalgets opfattelse rimeligt at anlægge det synspunkt, at den meget betydelige risiko, den omfattende motoriserede trafik medfører, i øget udstrækning bør dækkes gennem færdselslovens særlige ansvars- og forsikringsordninger. Selv om den eksisterende sociale lovgivning i de fleste tilfælde vil føre til, at også den skadelidte, som har udvist egen skyld, ikke kommer til at stå helt uden dækning, taler væsentlige sociale og humanitære hensyn efter udvalgets opfattelse for at sikre sådanne skadelidte en videregående økonomisk dækning for personskade.

Udvalget foreslår på den baggrund, at erstatning for personskade, der har ramt fodgængere, cyklister og passagerer, og som er forvoldt af motordrevne køretøjer ved kørselsuheld, ikke bør nedsættes på grund af skadelidtes egen skyld, når denne kun har karakter af simpel uagtsomhed.

Det kan forekomme tvivlsomt, hvorvidt et groft uagtsomt forhold fra skadelidtes side bør medføre nedsættelse eller bortfald af personskadeerstatning. Da den almindelige regel om skyldvurdering formentlig må antages at indgå som et væsentligt led i den enkeltes retsbevisthed, kan det måske i visse situationer forekomme stødende, om fuld erstatning under alle omstændigheder skal udbetales til den, der har gjort sig skyldig i en alvorlig overtrædelse af færdselsreglerne, og som således gennem betydelig uagtsomhed selv har pådraget sig erstatningsansvar over for den anden trafikant. Under hensyn hertil og til retstilstanden i de øvrige nordiske lande, hvor

der kan ske en lempelse af erstatningsansvaret i tilfælde af groft uagtsom medvirken fra skadelidtes side, finder udvalget, at der også i Danmark fortsat bør være adgang til at lade erstatningen nedsætte eller bortfalde når der foreligger en meget grov uagtsomhed fra skadelidtes side, jfr. nærmere betænkningens kapitel 4.5.

Udvalget finder det så meget desto mindre rimeligt eller forsvarligt ubetinget at fastslå et erstatningsansvar på objektivt grundlag uden hensyn til skadelidtes egen skyld i de relativt få tilfælde, hvor skadelidte har medvirket forsætligt til skaden, f.eks. i forbindelse med selvmordsforsøg. Domstolene bør derfor i disse tilfælde have adgang til at lade erstatningen bortfalde eller eventuelt nedsætte denne.

Med hensyn til spørgsmålet om identifikation mellem skadelidte og en af flere skadevoldere, finder udvalget, at der ikke ved personskaade, der rammer andre end ejeren, brugeren eller føreren af et køretøj, bør gælde en regel om passiv identifikation bortset fra det tilfælde, hvor den eller de efterladte i relation til forsørgertabserstatning identificeres med afdøde, for så vidt angår afdødes forsætlige eller groft uagtsomme medvirken til dødsfaldet.

Udvalget har efter en gennemgang af retspraksis konstateret, at der er en glidende overgang mellem de tilfælde af skadelidtes medvirken, der betegnes som egen skyld, og de tilfælde, der betegnes som accept af risiko. Sidstnævnte tilfælde medfører efter traditionel erstatningsretlig teori fuldstændig bortfald af erstatningen. Udvalget finder det rimeligt ved færdselsuheld i højere grad at betragte disse beslægtede tilfælde ens, således at der, uanset om skadelidtes medvirken på baggrund af den gældende praksis betegnes som egen skyld eller accept af risiko, kun kan ske nedsættelse eller bortfald af erstatningen i det ovenfor angivne omfang. Særligt finder udvalget, at den praksis, der har udviklet sig ved vurderingen af skadelidtes krav på erstatning som følge af uheld efter kørsel med en spirituspåvirket fører, i for vidt omfang udelukker skadelidte fra erstatning.

Da de ovenfor fremhævede sociale hensyn ikke gør sig gældende for så vidt angår tingsskade, og da udvalget ikke finder at kunne se bort fra, at regler om egen skyld i den forbindelse kan have nogen præventiv virkning over for uagtsomme forhold, foreslås de gældende regler om egen skyld opretholdt for så vidt angår denne type skader.

Med hensyn til forslaget økonomiske konsekvenser henvises til kapitel 10.7.

#### 10.4. Ændring af reglerne om sammenstød for så vidt angår personskade.

Udvalget har bl.a. på baggrund af de sociale og humanitære hensyn, som er anført til støtte for en lempelse af reglerne om egen skyld ved personskade på fodgængere, cyklister og passagerer, overvejet på tilsvarende måde at lempe reglerne om sammenstød i færdselslovens § 103 for så vidt angår egen skyld ved personskade på førerne af motordrevne køretøjer.

Efter udvalgets opfattelse bør den forøgede skaderisiko, den omfattende motoriserede trafik medfører, udover skader på trediemand også med hensyn til skade på førere af motordrevne køretøjer i øget udstrækning gennem færdselslovens særlige ansvars- og forsikringsordning bæres af alle, der benytter disse køretøjer. Det er i første række køretøjernes almindelige farlighed, der gør, at trafikuheld kan få endog meget betydelige følger. Udvalget finder derfor ikke, at en traditionel skyldbedømmelse med hensyn til de tilfælde, hvor skadelidte alene har udvist egen skyld i form af simpel uagtsomhed, bør være afgørende for erstatningens omfang. Præventive hensyn taler efter udvalgets opfattelse heller ikke imod en lempelse af egenskyldsreglerne i sammenstødstilfælde, da ordningen alene skal gælde for personskade.

Udvalget stiller på den baggrund forslag om, at de foreslåede regler om objektivt ansvar og egen skyld, for så vidt angår fodgængere, cyklister og passagerer, tilsvarende skal gælde

med hensyn til personskade, der i sammenstødstilfælde har ramt førere af motordrevne køretøjer. Der foreslås der imod ingen ændring af sammenstødsreglerne for så vidt angår tings-skade.

Med hensyn til forslaget's økonomiske konsekvenser henvises til kapitel 10.7.

#### 10.5. Ændring af reglerne om regres.

Efter færdselslovens § 108, stk. 2, har det forsikringsselskab, der har tegnet den lovpligtige forsikring for køretøjet, regres mod den ejer, selvstændige bruger eller fører, der forsætligt har forvoldt en trafikskade. Er skaden forvoldt ved grov uagtsomhed, afgøres det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt, om forsikringsselskabet skal have regres, og i bekræftende fald i hvilket omfang. Ud over denne bestemmelse om legal regres kan forsikringsselskabet forbeholde sig regres over for skadevolder i henhold til bestemmelser i policen fastsat inden for rammerne af forsikringsaftalelovens §§ 18-20.

Ved revisionen af motorloven i 1927 var begrundelsen for at indføre en bestemmelse om legal regres alene, at den lovpligtige forsikringsordning kunne virke svækkende på de motorkørendes ansvarsbevidsthed, hvis de, uanset mulig grov skyld, ikke selv kom til at udrede erstatningen. Udvalget finder ikke, at den nugældende færdselslovs bestemmelser om regres kan antages at have en så væsentlig præventiv funktion, at der alene af den grund bør være særlige regler om legal regres. Udvalget foreslår bl.a. på den baggrund, at reglerne herom ophæves.

Det har i udvalget været drøftet, i hvilket omfang der herefter bør være adgang til at gøre regres gældende på andet grundlag, herunder regres efter særlige bestemmelser i policen. Det har i den forbindelse på den ene side været gjort gældende, at almindelige regresregler har en vis præventiv effekt. På den anden side har det været anført, at de præ-

ventive hensyn inden for færdselslovens område - også for så vidt angår spiritus- og promillekørsel - er tilstrækkeligt varetaget gennem de strafferetlige regler, herunder reglerne om frakendelse af førerretten. På denne baggrund, og da færdselsskader efter udvalgets opfattelse i videst muligt omfang bør dækkes af den lovpligtige forsikringsordning, således at der generelt tillægges subjektive forhold ved skadens forvoldelse mindre betydning, har udvalget med hensyn til spørgsmålet om regres ment at burde begrænse den personlige hæftelse. Det foreslås derfor, at der i færdselsloven optages en bestemmelse, hvorefter en aftale mellem forsikrings-selskabet og forsikringstageren om regres for selskabet for uagtsomt forvoldte skader kun har retsvirkning, hvis uagtsomheden kan betegnes som grov hensynsløshed. For forsætligt forvoldte skader skal der stadig være adgang til at kræve regres.

Udvalget har ikke herudover fundet grundlag for at foreslå begrænsninger i forsikringsselskabernes adgang til at søge hel eller delvis regres mod den sikrede på grund af vilkår i policen om selvrisiko, objektive risikobegrænsninger, overtrædelse af sikkerhedsforskrifter, urigtige risikooplysninger eller fareforøgelse, eller til at indtræde i skadelidtes ret mod den ikke sikrede skadevolder, herunder i de tilfælde, hvor forsikringen er ophørt på grund af manglende præmiebetaling. Udvalget har herved lagt vægt på, at forsikringsselskabernes adgang til at rejse krav mod skadevolder i disse tilfælde er særligt begrundet i, at forsikringsdækningen er begrænset efter almindelige forsikringsprincipper eller i, at forsikringen ikke er tegnet, ikke dækker den pågældende eller er ophørt.

Med hensyn til forslagets økonomiske konsekvenser henvises til kapitel 10.7.

#### 10.6. Ændring af forsikringssummerne.

Efter færdselslovens § 105, stk. 2, skal den lovpligtige ansvar s for sikring dække personskade indtil 10 mill, kr. og tings-

skade på indtil 1 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Det er udvalgets opfattelse, at der under hensyn til den økonomiske udvikling siden den sidste justering af forsikringssummerne er et afgørende behov for en væsentlig forhøjelse af grænserne forsikringsdækningen efter den lovpligtige ansvarsforsikring. Den stigning i erstatningsniveauet, der må forventes efter ikrafttrædelsen af lov nr. 228 af 23. maj 1984 om erstatningsansvar, vil yderligere aktualisere en regulering af forsikringsdækningen.

Udvalget finder det af hensyn til skadelidte for så vidt angår personskade påkrævet, at den lovpligtige ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i alle tilfælde - selv hvor der er tale om meget omfattende uheld - giver fuldstændig forsikringsmæssig dækning for de erstatningsbeløb, der skal udredes. Det kan med hensyn til tingsskade være tvivlsomt, i hvilket omfang tingsskade bør dækkes af den lovpligtige ansvarsforsikring. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at ikke alene hensynet til skadelidte, men også hensynet til skadevolder taler for en væsentlig forhøjelse af forsikringsdækningen for tingsskade. Den, der tegner en lovpligtig ansvarsforsikring for sit motordrevne køretøj, bør i almindelighed være fuldstændig dækket med hensyn til de skader, han ved kørselsuheld kan forvolde. Udvalget forudsætter dog herved, at der gennemføres særlige regler om ansvar og forsikring med hensyn til den erhvervsmæssige indenlandske vejtransport, jfr. betænkning 858/1978 om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport. Landsforeningen Danske Vognmænd har under et møde med udvalget anbefalet, at der snarest gennemføres lovgivning på grundlag af betænkningen fra 1978. Denne anbefaling kan udvalget tiltræde.

Udvalget har af praktiske grunde endvidere foreslået, at forsikringssummerne indeksreguleres.

Udvalget har samtidig med spørgsmålet om forsikringsdækningens omfang drøftet, hvorvidt der ud over forsikringsdækningen bør kunne gøres et personligt erstatningsansvar gældende mod den, der forvolder skade ved et trafikuheld. Da disse



skader efter udvalgets forslag skal dækkes på objektivt grundlag af en lovpligtig ansvarsforsikring, har det været overvejet at foreslå det personlige erstatningsansvar ud over et beløb svarende til den lovpligtige forsikringsdækning ophævet. Udvalget har dog ikke fundet, at der er grund til at fravige dansk rets almindelige erstatningsretlige princip om personligt ansvar. Udvalget har herved lagt vægt på, at den lovpligtige forsikring - såfremt maksimum forhøjes væsentligt - i de praktisk forekommende tilfælde vil kunne sikre skadevolder mod det personlige ansvar. Udvalget har endvidere lagt vægt på, at erstatningsansvar udover forsikringsdækningen vil kunne lempes efter erstatningsansvarslovens § 24, når ansvaret vil virke urimeligt tyngende for den ansvarlige, eller når ganske særlige omstændigheder i øvrigt gør det rimeligt.

På den baggrund foreslår udvalget forsikringsdækningen for personskade forhøjet til 50 mill. kr. og for tingsskade til 10 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Udvalget har - under hensyn til dets sammensætning og da de problemer, der rejses i forbindelse med skade forvoldt under transport af farlige stoffer, forudsætter særligt kendskab til det pågældende område - i forståelse med justitsministeriet ikke ment at kunne stille forslag til den nærmere udformning af ansvars- og forsikringsregler for vejtransport af farlige stoffer. Sådanne regler må tilvejebringes efter forhandling med de berørte brancheorganisationer.

#### 10.7. Forslagenes økonomiske konsekvenser.

Det er vanskeligt at skønne over de forhøjelser af præmierne for den lovpligtige ansvarsforsikring, som en ændring af færdselslovens regler om erstatning og forsikring samlet vil medføre.

Assurandør-Societetet har dog over for udvalget oplyst, at gennemførelsen af et objektivt erstatningsansvar for trafik-

skader forvoldt af motordrevne køretøjer formentlig næppe isoleret set - vil medføre præmiestigninger. Derimod vil en samtidig lempelse af reglerne om egen skyld for så vidt angår personskade på fodgængere, cyklister og passagerer, samt førere af motordrevne køretøjer, medføre præmiestigninger. Præmiestigningerne vil dog formentlig være på mindre end 10 %. Man forventer ikke, at de foreslåede ændringer af reglerne om regres og justeringen af forsikringssummerne i sig selv vil medføre præmiestigninger.

Assurandør-Societetet har samtidig over for udvalget understreget, at der kun er tale om skøn, idet der ifølge sagens natur ikke findes statistiske oplysninger eller anden eksakt viden om forholdene på områder, hvor forsikringselskaberne ikke før har reguleret skader.

På den baggrund er det udvalgets opfattelse, at de foreslåede ændringer af færdselslovens regler om erstatning og forsikring kun vil medføre behov for en regulering af præmierne for de lovpligtige ansvarsforsikringer på mindre end 10 %.

## Kapitel 11.

Udvalgets udkast til lov om ændring af færdselslovens regler om erstatning og forsikring.

### 11.1. Lovudkastet.

#### § 1.

I lov nr. 287 af 10. juni 1976, som ændret senest ved lov nr. 299 af 6. juni 1984, foretages følgende ændringer:

#### 1. § 101 affattes således:

"§ 101. Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

Stk. 2. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden."

(§ 102. Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler.)

2. § 103 affattes således:

§ 103. Personskade eller tab af forsørger, der er en følge af sammenstød mellem motordrevne køretøjer, erstattes efter reglerne i § 101, stk. 1 og 2.

stk. 2. Sker der tingsskade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, afgøres det under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne."

(§ 104. Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. Føreren er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.)

3. § 105 affattes således:

§ 105. Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der er anerkendt af justitsministeren, jfr. dog § 109.

Stk. 2. Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mill.kr. og tingsskade på indtil 10 mill.kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Stk. 3. De i stk. 2 nævnte beløb reguleres årligt med samme procent, som ugelønnen for april kvartal er steget eller faldet i forhold til april kvartal 1985. Reguleringen har virkning fra den følgende 1. april. Ugelønnen beregnes som den af Danmarks Statistik offentliggjorte gennemsnitlige timefortjeneste (inkl. dyrtidstillæg, men bortset fra alle andre tillæg) for alle arbejdere inden for håndværk og industri i hele landet i april kvartal ganget med det ugentlige antal

arbejdstimer ved fuld sædvanlig arbejdstid. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 mill, delelige kronebeløb. Justitsministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, i hvilket omfang forsikringen skal dække skader forvoldt i udlandet."

(§ 106. For motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet.  
Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej.)

(§ 107. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om forsikringspligtens gennemførelse.  
Stk. 2. Præmier for forsikringen kan inddrives ved udpantning.. Er forsikring tegnet for et større beløb end efter § 105, stk. 2, gælder denne regel hele præmien.)

4. § 108 affattes således:

"§ 108.«. Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter § 105, stk. 1.

Stk. 2. En aftale mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren om, at selskabet skal have regres mod den, der efter § 104 er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed."

5. I § 109, stk. 3, ophæves 2. pkt.

6. § 114 ophæves.

7. T § 115 ændres ordene "§ 113, stk. 2 og 4, og § 114" til:  
"og § 113, stk. 2 og 4."

§ 2.

Loven træder i kraft den ....

§ 3.

Stk. 1. Bestemmelserne i § 105, stk. 2 og 3, har virkning for skader, der er forvoldt efter lovens ikrafttræden.

Stk. 2. Ansvarsforsikringer, der er tegnet inden lovens ikrafttræden, og som ikke opfylder kravene i § 105, ændres i overensstemmelse med denne bestemmelse. De ældre policer behøver ikke at forsynes med påtegning herom.

Stk. 3. Forsikringsselskaber, der har tegnet ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, kan uden iagttagelse af det i forsikringsaftalen fastsatte varsel gennemføre en præmieforhøjelse, som alene er begrundet med den ændring af vilkårene for forsikringsdækningen, der er en følge af denne lovs regler om erstatning og forsikring for skader forvoldt af motordrevne køretøjer.

11.2. Bemærkninger til lovudkastets enkelte bestemmelser.

Til nr. 1.

Til § 101, stk. 1.

Efter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 101, stk. 1 og 2, er ansvarsgrundlaget for trafikskader samt eksplosions- og brandskader forvoldt af motordrevne køretøjer et culpaansvar med omvendt bevisbyrde (præsumptionsansvar). Den, der er ansvarlig for køretøjet, anses for erstatningspligtig, medmindre det godtgøres, at skaden ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til drif-

ten som materiellet.

Den foreslåede ændring af § 101, stk. 1 og 2, indebærer, at der gennemføres et objektivt erstatningsansvar såvel for personskade, herunder tab af forsørger, som for tingsskade, når skaden forvoldes på trediemand - dvs. fodgængere, cyklister, passagerer og andre, der ikke er ejer, bruger eller fører af køretøjet - eller på gods tilhørende trediemand. Der påhviler ejeren eller brugeren af et motordrevet køretøj et objektivt erstatningsansvar for skader på føreren og dennes ting, såfremt skaden er en følge af fejl ved køretøjet.

Personskade, der forvoldes på en ejer eller bruger, som ikke er fører af køretøjet, er i dag dækket i kraft af en særlig bestemmelse i policen, jfr. kapitel 8.2.1. Der er efter det over for udvalget oplyste ikke fra forsikringsselskabernes side tanker om at ændre denne særlige dækning.

Som følge af den foreslåede ændring af sammenstødsreglen i § 103 vil det objektive erstatningsansvar også gælde med hensyn til personskade, der har ramt føreren, ejeren eller brugeren af et andet motordrevet køretøj, når skaden er forvoldt ved sammenstød mellem køretøjerne.

Det objektive erstatningsansvar skal efter forslaget påhvile den ejer eller bruger, der benytter et motordrevet køretøj eller lader det benytte, jfr. § 104, stk. 1. For de ejere eller brugere af motordrevne køretøjer, hvis forsikringsforhold er i orden, vil skærpelsen af ansvarsgrundlaget - som følge af den samtidigt foreslåede forhøjelse af forsikringsdækningen - ikke få nogen økonomisk betydning i de praktisk forekommende tilfælde. Der henvises nærmere til bemærkningerne nedenfor til færdselslovens § 108.

Det skærpede grundlag for erstatningsansvaret skal som hidtil alene finde anvendelse med hensyn til skader forvoldt af motordrevne køretøjer, dvs. motorkøretøjer, traktorer, motorredskaber og knallerter, jfr. færdselslovens § 2.

Det er en forudsætning for anvendelsen af det særlige ansvarsgrundlag, at der er tale om et færdselsuheld eller en eksplosions- eller brandskade som skyldes brændstofanlæg i køretøjet. Der er ikke med den foreslåede ændring af bestemmelsens sproglige formulering tilsigtet nogen ændring med hensyn til afgrænsningen af de skadestilfælde der - som kørselsuheld - omfattes af bestemmelsen. Hittidig retspraksis med hensyn til anvendelsesområdet for præsumptionsansvaret vil således fortsat være af betydning med hensyn til skader, der er forvoldt ved påkørsel, sammenstød, væltning og andre kørselsuheld. Der henvises til betænkningens kapitel 3.2.3. Såfremt der i køretøjet er installeret andre brændstofanlæg end det, der benyttes i forbindelse med køretøjets fremdrift, men som f.eks. benyttes til opvarmning af køretøjet, er dette også omfattet af bestemmelsen. Skader forvoldt ved brand eller eksplosion i transporteret gods er derimod ikke omfattet af bestemmelsen - medmindre de opstår i forbindelse med et færdselsuheld - men falder ind under § 102.

Efter den af udvalget foreslåede bestemmelse er der ikke objektivt erstatningsansvar for den for køretøjet ansvarlige ejer eller bruger med hensyn til de skader, som en hest måtte forvolde som følge af, at den bliver sky for køretøjet. Hvis der sker sammenstød mellem det motordrevne køretøj og hesten, vil der dog være objektivt ansvar for skader forvoldt af køretøjet.

Det objektive erstatningsansvar for kørselsuheld finder, jfr. færdselslovens § 1, kun anvendelse, hvor skaden indtræder på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jfr. nærmere kapitel 3.2.4.

Mens det efter gældende ret antages, at færdselslovens skærpede ansvarsgrundlag også finder anvendelse på spørgsmålet om egen skyld hos føreren af et motordrevet køretøj for så vidt angår erstatning for skade, som har ramt ham, har det ikke været udvalgets mening, at det foreslåede objektive ansvarsgrundlag skal have betydning for egenskyldsvurderingen, jfr. kapitel 3.4.



Til § 101, stk. 2.

Ved bestemmelsen foreslås der for så vidt angår enhver personskade gennemført en lempelse af reglerne om skadelidtes egen skyld.

Efter færdselslovens gældende bestemmelser om egen skyld kan erstatningen for personskade, tab af forsørger og tingsskade nedsættes eller bortfalde, såfremt skadelidte har medvirket til skaden forsætligt eller ved uagtsomhed - såvel grov som simpel uagtsomhed. Den foreslåede bestemmelse træder i stedet for reglen i færdselslovens § 101, stk. 3, og i stedet for § 103 for så vidt angår personskade på føreren af et andet motordrevet køretøj. Ordet erstatning dækker overalt i loven både erstatning for økonomisk skade og godtgørelse for ikke-økonomisk skade efter erstatningsansvarslovens § 1. Ændringen indebærer, at personskadeerstatningen kun kan nedsættes eller bortfalde i de tilfælde, hvor skadelidte forsætligt eller ved et særligt groft uagtsomt forhold har medvirket til skaden. Cyklister og fodgængere m.v., der ved et kørselsuheld skades af et motordrevet køretøj, vil således efter bestemmelsen få fuld erstatning, selv om de i forbindelse med ulykken har udvist en betydelig uagtsomhed, når den dog ikke kan betegnes som meget grov. Egen skyld hos børn, der har handlet under leg eller i kådhed, vil kun i særlige tilfælde kunne begrunde nedsættelse af erstatningen. Også egen skyld hos passagerer og førere omfattes af bestemmelsen. Undladelse af at benytte lovpligtigt sikkerhedsudstyr kan ikke anses for groft uagtsom medvirken og kan således heller ikke efter den foreslåede ændring begrunde nedsættelse eller bortfald af erstatningen. Udvalget har ikke anset det for nødvendigt at medtage den nugældende udtrykkelige bestemmelse herom i § 101, stk. 3, 2. pkt.

I de tilfælde, hvor skaden har medført skadelidtes død, finder bestemmelsen ligeledes anvendelse på nedsættelse af de efterlades krav på erstatning for tab af forsørger.

Såfremt skadelidte forsætligt har medvirket til skaden, vil erstatningen som udgangspunkt skulle bortfalde. Kun under særlige omstændigheder kan der i denne situation blive tale om at yde skadelidte eller skadelidtes efterladte erstatning, og i så fald må det antages, at erstatningen som hovedregel nedsættes.

Foreligger der ikke forsæt, men et så groft uagtsomt forhold fra skadelidtes side, at der bør ske nedsættelse af erstatningen, vil det efter udvalgets opfattelse være rimeligt, at erstatningen som altovervejende hovedregel nedsættes med 1/3. En sådan forholdsvis fast regel vil være nødvendig for, at erstatningsspørgsmålet i videst muligt omfang kan afgøres uden langvarige og bekostelige retssager.

Udvalget har ved den ændrede formulering af bestemmelsen forudsat, at den finder anvendelse såvel på situationer, der efter gældende ret vurderes efter reglerne om egen skyld, som på situationer, der i dag betragtes som accept af risiko, jfr. kapitel 4.2.3.4. og kapitel 4.5. Det drejer sig navnlig om kørsel med spirituspåvirket fører.

Spørgsmålet om identifikation afgøres efter de almindelige erstatningsretlige regler, jfr. kapitel 4.2.3.5.

#### Til § 101, stk. 3.

Bestemmelsen, der alene vedrører tingsskade, svarer på dette område til bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 101, stk. 3.

#### Til nr. 2.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 103 vedrører skade forvoldt på førere, ejere eller brugere af motordrevne køretøjer, der har været impliceret i et sammenstød, samt på ting tilhørende dem. Der henvises nærmere til kapitel 5.2.1. og kapitel 5.2.2.

Sammenstødsreglen finder kun anvendelse, hvor der ellers vil-  
le gælde et skærpet erstatningsansvar for begge (alle) im-  
plicerede køretøjer, og gælder således ikke et køretøjs på-  
kørsel af et parkeret køretøj, som ikke er eller netop har  
været i brug som sådant.

Den foreslåede ændring af sammenstødsreglen indebærer, at  
der for så vidt angår personskade gælder et objektivt erstat-  
ningsansvar for det andet i sammenstødet implicerede køre-  
tøj, og at det er reglen i § 101, stk. 2, om egen skyld, der  
finder anvendelse på spørgsmålet om eventuel nedsættelse el-  
ler bortfald af førerens erstatning. Med hensyn til tingsskade  
indebærer reglen ingen ændring i retstilstanden i forhold  
til den gældende bestemmelse i § 103. Den skitserede ordning  
vil bl.a. få til følge, at føreren, herunder ejeren eller  
brugeren, når denne tillige er fører, får personskade erstat-  
tet fuldtud, uanset om han i det konkrete tilfælde efter en  
traditionel skyldbedømmelse alene selv har været skyld i sam-  
menstødet, men dog ikke har udvist grov uagtsomhed. Omvendt  
vil pligten til at erstatte personskade påhvile ejeren (bru-  
geren) af det andet køretøj, dvs. vedkommende forsikrings-  
selskab, selv om føreren af dette køretøj efter en traditio-  
nel skyldbedømmelse ikke har nogen medskyld i sammenstødet.  
Om virkningerne af ændringen i forskellige situationer henvi-  
ses til kapitel 5.4.1.

### Til nr. 3.

Efter den gældende færdselslovs § 105, stk. 2, skal forsik-  
ringen dække personskade på indtil 10 mill.kr. og tingsskade  
på indtil 1 mill.kr. for den ved en enkelt begivenhed for-  
årsagede skade.

Forslaget indebærer, at forsikringsdækningen forhøjes for  
så vidt angår personskade til 50 mill.kr. og for så vidt an-  
går tingsskade til 10 mill.kr. for den ved en enkelt begi-  
venhed forårsagede skade. Der henvises nærmere til kapitel  
7.4.

Størrelsen af den lovpligtige forsikringsdækning har i færdselslovens § 105 hidtil været fastsat til et bestemt beløb for henholdsvis personskade og tingsskade. Det har i praksis vist sig vanskeligt ved løbende ændringer af færdselsloven at regulere beløbene i takt med stigningerne i de tilkendte erstatninger. Ved erstatningsansvarslovens § 15 er der nu gennemført en løbende årlig regulering af erstatningsniveauet for personskade.

På den baggrund har udvalget fundet det rimeligt at foreslå en indeksregulering af forsikringssummerne i færdselslovens § 105 svarende til den regulering, der skal ske efter erstatningsansvarsloven. Reguleringen skal også gælde med hensyn til forsikringssummen for tingsskade.

I øvrigt svarer bestemmelsen til den gældende færdselslovs § 105.

#### Til nr. 4

Efter den gældende færdselslovs § 108, stk. 2, har det forsikringsselskab, der har tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring for et motordrevet køretøj, regres mod enhver, der efter § 104 er ansvarlig for skaden, og som har forvoldt den med forsæt eller ved grov uagtsomhed. Den foreslåede ændring af § 108, stk. 2, indebærer, at denne legale regres ophæves, og at der i stedet gennemføres en begrænsning af forsikringsselskabets mulighed for at aftale regres over for den ansvarlige. Hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der ikke kan betegnes som grov hensynsløshed, kan det efter forslaget ikke gyldigt aftales, at selskabet skal have regres.

Udvalget har ved den foreslåede ændring af § 108, stk. 2, forudsat, at forsikringsselskaberne ikke i henhold til regresaftalerne søger regres gennemført i videre omfang, end der ville blive tillagt regres efter den gældende færdselslovs bestemmelse om legal regres. Ganske vist er der ikke i forbindelse med den foreslåede regresregel givet nogen ad-

gang for domstolene til at begrænse regressen til et bestemt beløb, men dette vil efter udvalgets opfattelse næppe få nogen praktisk betydning, idet forsikringsselskaberne må forventes kun at gennemføre regressen, når der er særlig grund til det, og det kan forventes, at der er økonomisk dækning for regressens gennemførelse.

Er skaden forvoldt forsætligt, følger det af forsikringsaftalelovens § 18, stk. 1, at selskabet normalt har fuld regres mod skadevolder.

Den foreslåede ændring angår kun regres på grund af uagtsom forvoldelse af skade og har ikke betydning for selskabernes mulighed for i andre tilfælde at gøre regres mod skadevolderen, jfr. kapitel 6.5.2. Bestemmelsen svarer i øvrigt til den gældende færdselslovs § 108.

#### Til § 3.

Overgangsbestemmelsens stk. 1 og 2 svarer til overgangsbestemmelsen i § 142, 1.-3. pkt. i færdselsloven af 1976. Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at de forhøjede forsikringssummer for den lovpligtige ansvarsforsikring kun finder anvendelse med hensyn til skader, der er forvoldt efter lovændringens ikrafttræden. Ændringen af reglerne om erstatning og forsikring skal efter stk. 2 gælde, uanset hvad der måtte være bestemt om erstatnings- og forsikringsforhold i de ældre policer for den lovpligtige ansvarsforsikring. Af administrative grunde foreslås det, at policerne ikke behøver at forsynes med påtegning herom.

De foreslåede ændringer af reglerne om erstatning og forsikring må, jfr. kapitel 10.7., forventes at medføre en vis stigning i præmierne for de lovpligtige ansvarsforsikringer. Præmiestigninger skal normalt varsles over for forsikringstageren, således at denne bl.a. kan tage stilling til, om forsikringen eventuelt skal overflyttes til et andet selskab. De hensyn, der ligger bag reglerne om varsling af præmiestigningen, gør sig imidlertid ikke i samme udstrækning gældende

i forbindelse med de stigninger, der alene er en følge af lovændringen, og som derfor må forventes generelt at føre til en stigning i præmieniveauet. Derimod vil en varsling af denne forhøjelse forud for præmieopkrævningen medføre betydelige administrative omkostninger. Det er på den baggrund foreslået, at forsikringsselskaberne uden iagttagelse af det i forsikringsaftalen fastsatte varsel kan gennemføre en præmiestigning, som alene er begrundet med den ændring af forsikringsforholdet, der følger af lovændringen. Præmieforhøjelse efter denne bestemmelse kan kun gennemføres én gang. Hvis det senere viser sig, at forhøjelsen har været for lille, må en eventuel ny forhøjelse varsles på normal måde.

11.3. Ændring af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 480 af 22. august 1973 om ansvarsforsikring for, motordrevne køretøjer m.v.

1. § 6, stk. 1, affattes således: "Det kan mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren med den begrænsning, der følger af færdselslovens § 108, stk. 2, aftales, at forsikringstageren helt eller delvist skal bære risikoen for de under forsikringen hørende skader, men en sådan vedtagelse har ingen indflydelse på tredjemands retsstilling.

2. § 7 ophæves.

BILAG

Bestemmelserne om  
erstatning og forsikring i  
færdselsloven af 1976.  
(lov nr. 287 af 10 juni 1976)

Kapitel 16.

Erstatning og forsikring.

*Ansvarsgrundlaget m. v.*

§ 101. Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved:

- 1) påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende korskollisioner,
- 2) en eksplosion eller brand, der opstår i køretøjets motor eller beholder, eller
- 3) ved at trafikanters heste bliver sky for køretøjet, såfremt det må antages, at skadeu ikke står i forbindelse med nogen særlig skyld hos hestene.

Stk. 2. Dette gælder dog ikke, hvis det godtgøres, at skaden ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til driften som materiellet.

Stk. 3. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Undladelse af at benytte det i kapitel 12 nævnte sikkerhedsudstyr kan ikke begrunde nedsættelse eller bortfald af erstatningen.

§ 102. Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

§ 103. Sker der skade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, afgøres det under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne.

§ 104. Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. Foreren er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

*Forsikringspligt.*

§ 105. Krav om erstatning og godtgørelse for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringselskab, der er anerkendt af staten, jfr. dog § 109.

Stk. 2. Forsikringen skal dække personskade på indtil 10.000.000 kr. og tingsskade på indtil 1.000.000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, i hvilket omfang forsikringen skal dække skader forvoldt i udlandet.

§ 105. For motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet.

Stk. 2. For andre motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej.

§ 107. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om forsikringspligtens gennemførelse.

Stk. 2. Præmier for forsikringen kan indrives ved udpantning. Er forsikring tegnet for et større beløb end efter § 105, stk. 2, gælder denne regel hele præmien.

*Forsikringselskabets hæftelse og regres.*

§ 108. Forsikringselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning og godtgørelse efter § 105, stk. 1.

Stk. 2. Forsikringselskabet har regres mod enhver, der efter § 104 er ansvarlig for skaden, og som har forvoldt denne med forset. Er skaden forvoldt ved grov uagtsomhed, afgøres det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt, om selskabet skal have regres, og i bekræftende fald i hvilket omfang.

Stk. 3. Regreskravet må ikke dækkes ved forsikring.

*Selvforsikrede køretøjer.*

§ 109. Motordrevne køretøjer, der tilhører staten eller en kommune, er undtaget fra forsikringspligt efter § 105.

Stk. 2. Justitsministeren kan træffe tilsvarende bestemmelse med hensyn til motordrevne køretøjer, der tilhører fremmede stater eller internationale organisationer.

Stk. 3. Er et køretøj efter stk. 1 og 2 ikke forsikret, hæfter den danske stat eller den kommune, der ejer køretøjet, for erstatning i samme omfang som et forsikringselskab, i



hvilket der er tegnet ansvarsforsikring efter § 105, § 108, stk. 2 og 3, finder tilsvarende anvendelse på Etatens og kommunens regres.

*Stk. 4.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling af erstatning for skader, som forvoldes i udlandet af de køretøjer, der er nævnt i stk. 1 og 2.

#### *Sagernes behandling.*

§ 110. Anlægger skadelidte sag mod forsikringsselskabet, skal selskabet tilsiqe enhver, der er ansvarlig efter § 104, til ethvert retsmode med det varsel, som efter retsplejelovens § 175 gælder for vidner i borgerlige sager. Tilsigelsen skal indeholde oplysning om reglerne i stk. 2.

*Stk. 2.* Enhver, der tilsiges efter stk. 1, kan ved at fremsætte begæring herom til retsbogen indtræde som part i sagen. Indtræder han ikke, er afgørelsen af erstatningsspørgsmålet ved dom eller forlig bindende for ham.

§ 111. Hvis der rejses tiltale for en skadeforvoldende lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter dette kapitel, skal der gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning. Hvis der ikke opnås forlig om erstatningen, skal erstatningspåstandene påkendes under Bagen, selv om straf ikke pålægges tiltalte.

*Stk. 2.* I særlige tilfælde, hvor erstatningskravet angår materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan retten dog, efter at forlig forgæves er prøvet, nægte kravets forfølgning under straffesagen.

§ 112. Påkendelse af erstatningsspørgsmålet kan ske for eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf.

*Stk. 2.* Det forsikringsselskab, i hvilket der er tegnet ansvarsforsikring for det køretøj, som tiltalte benyttede, eller den, der efter § 109, stk. 3, hæfter for den skete skade, anses for erstatningsspørgsmålets vedkommende som part i sngen og skal tilsiges til ethvert retsmode med det varsel, som efter retsplejelovens § 175 gælder for vidner i straffesager.

*Stk. 3.* Påhviler der efter § 104 andre end tiltalte erstatningsansvar, skal tillige disse tilsiges til ethvert retsmode med det i stk. 2 nævnte varsel. Bestemmelserne i § 110, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

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

§ 113. Ankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, anses enhver, Jer for erstatningsspørgsmålets vedkommende har vundet part i den indankede sag, tillige som part under anken. Hvis erstatningsspørgsmålet tages under påkendelse.

*Stk. 2.* Den i retsplejelovens § 996 nævnte adgang til at anke i »den borgerlige retsplejes former står åben for enhver, der, for så vidt angår erstatningsspørgsmålet, har været part i sagen.

*Stk. 3.* Med hensyn til anke betragtes en særskilt påkendelse af straffe- eller erstatningspåstanden som en selvstændig dom.

*Stk. 4.* Retsplejelovens § 995, stk. 4, finder ikke anvendelse i de sager, der er nævnt i § 111.

§ 114. Afgøres erstatningsspørgsmålet ander en straffesag, skal retten af egen drift pikende spørgsmålet om regres i medfør af § 108, stk. 2, eller § 109, stk. 3. 2. pkt. 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. §§ 111-113 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til regreskravet.

§ 115. Hvis spørgsmålet om straf for en skadeforvoldende lovovertrædelse, der kan medføre erstatningsansvar efter dette kapitel, er afgjort ved udenretligt bodforelæg, skal politiet efter anmodning fra en skadelidte indbringe erstatningsspørgsmålet for den ret, for hvilken der ellers ville være blevet rejst tiltale. Erstatningsspørgsmålet behandles herefter, som om der var rejst tiltale i sagen. § 111, stk. 2, § 112, stk. 2-4, § 113, stk. 2 og 4, og § 114 finder tilsvarende anvendelse. Politiet skal underrette de skadelidte om deres adjiane til at forlange erstatningsspørgsmålet indbragt for retten.

#### *Ansvar efter lov om fragtafaler ved international vejtransport.*

§ 116. Reglerne i dette kapitel finder ikke anvendelse på en fragtførers ansvar, hvis dette er omfattet af lov om fragtafaler ved international vejtransport.

## Lov om fragtaftaler ved international vejtransport.

VI FREDERIK DEN NIENDE, af Guds Nåde Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Olienborg, gør vitterligt: Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke atadfæstet følgende lov:

### Kapitel I.

Lovens område ni. v.

§ 1. Denne lov gælder for aftaler om vejtransport af gods med køretøj mellem flere stater, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke mindst den ene har tiltrådt den i Genève den 19. maj 1956 undertegnede konvention om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej.

*Stk. 2.* Loven gælder ikke for befordringer, der omfattes af internationale postkonventioner, begravelsestransporter og befordring af flyttegods.

*Stk. 3.* Aftaler, som fraviger lovens bestemmelser, herunder aftaler om, at retten til forsikringsbeløb overlades fragtføreren, eller om ændring af bevisbyrden, er ugyldige, bortset fra hvad der følger af § 46, stk. 3.

*Stk. 4.* Justitsministeren kan bestemme, at lokal gæstetrafik helt eller delvis undtages fra lovens bestemmelser.

§ 2. Ved køretøjer forstås i denne lov motorkøretøjer samt påhængsvogne og sættevogne hertil, jfr. art. 4 i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949.

§ 3. Befordres et køretøj med pålæsset gods under en del af rejsen med skib, med jernbane eller med luftfartøj, uden at godset aflæsses fra køretøjet af anden grund end nævnt i § 19, finder denne lov alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed.

*Stk. 2.* Godtgøres det, at bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse, som er sket under befordringen med skib, jernbane eller luftfartøj, ikke skyldes landevejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med disse befordringsmidler, afgøres landevejsfragtføreren ansvar dog efter de regler, som gælder om befordring af gods med skib, jernbane eller luftfartøj, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale. Findes der ikke sådanne ufravigelige regler, afgøres landevejsfragtføreren ansvar efter denne lov.

### Kapitel II.

Fragtføreren ansvar for andre.

§ 4. Fragtføreren er ansvarlig for handlinger og undladelser i tjenesten af personer, der er ansat hos ham, eller andre, af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

### Kapitel III.

Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse.

*Oprettelse af fragtbrev.*

§ 5. Fragtaftalen bekræftes ved fragtbrev.

*Stk. 2.* Aftalen er dog gyldig og underkastet denne lov, selv om fragtbrev ikke er oprettet, eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

§ 6. Fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer og underskrives af afsende-

xen og fragtføreren. Disse underskrifter kan trykkes eller erstattes af stempler, for så vidt ikke andet følger af loven i den stat, hvor fragtbrevet oprettes. Det første eksemplar overgives til afsenderen, det andet følger med godset, og det tredje beholder fragtføreren.

*Stk. 2.* Skal godset læses på flere køretøjer, eller drejer det sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier, kan både afsenderen og fragtføreren fordrø særskilt fragtbrev oprettet for hvert køretøj, hver slags gods eller hvert parti.

#### *Fragtbrevets indhold.*

§ 7. Fragtbrevet skal indeholde følgende oplysninger m. v.:

- a) sted og dag for oprettelsen.
- b) afsenderens navn og adresse,
- c) fragtførerens navn og adresse,
- d) sted og dag for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet.
- e) modtagerens navn og adresse,
- f) den sædvanlige betegnelse for godsets art og indpakkingsmåde, ved farligt gods den almindeligt anerkendte betegnelse.
- g) antallet af kolli, deres særlige mærker og deres numre,
- h) godsets bruttovægt eller andet udtryk for dets mængde.
- i) omkostninger i forbindelse med befordringen, såsom fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen,
- j) nødvendige anvisninger med hensyn til toldbehandling og andre formaliteter,
- k) erklæring om, at befordringen, selv om andet er aftalt, er underkastet den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

§ 8. Fragtbrevet skal i påkommende tilfælde tillige indeholde følgende oplysninger m. v.:

- a) forbud mod omlæsning,
- b) omkostninger, som afsenderen påtager sig at betale,
- c) efterkravsbeløb, som skal opkræves ved afleveringen,
- d) godsets angivne værdi og det beløb, som en Bærlig interesse i afleveringen udgør, jfr. §§ 30 og 33,

- e) afsenderens anvisninger til fragtføreren med hensyn til forsikring af godset,
- f) en tidsfrist, inden hvilken befordringen efter aftalen skal være fuldført,
- g) en fortegnelse over de dokumenter, som er stillet til fragtførerens rådighed.

*Stk. 2.* I fragtbrevet kan i øvrigt anføres andre oplysninger og angivelser, som parterne måtte finde formålstjenlige.

#### *Ansvar for fragtbrevets indhold.*

§ 9. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade, der påføres fragtføreren som følge af, at de i § 7, litra b, d-h og j, og § 8, stk. 1, nævnte oplysninger samt andre oplysninger eller anvisninger, som afsenderen giver til brug ved fragtbrevets oprettelse, er urigtige eller ufuldstændige.

*Stk. 2.* Har fragtføreren på afsenderens begæring i fragtbrevet indført oplysninger eller anvisninger Børn nævnt i stk. 1, anses han, hvis ikke andet godtgøres, for at have handlet på afsenderens vegne.

*Stk. 3.* Indeholder fragtbrevet ikke den i § 7, litra k, nævnte erklæring, er fragtføreren ansvarlig for omkostninger og skade, som herved påføres den, der er berettiget til godset.

#### *Fragtførerens undersøgelsespligt.*

§ 10. Ved overtagelsen af godset skal fragtføreren undersøge, om fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre er rigtige. Kan dette ikke gøres med rimelige midler, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet.

*Stk. 2.* Fragtføreren skal endvidere undersøge godsets og dets indpakkings synlige tilstand og begrunde de forbehold, som han måtte tage herom i fragtbrevet.

*Stk. 3.* De i stk. 1 og 2 nævnte forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet.

*Stk. 4.* Afsenderen kan mod at betale omkostningerne derved fordrø, at fragtføreren forvisser sig om godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde og om kollienes indhold. Resultatet af undersøgelsen indføres i fragtbrevet.

#### *Fragtbrevets beviskraft.*

§ 11. fragtbrevet gælder, hvis ikke andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset.

*Stk. 2.* Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, antages det, hvis ikke andet godtgøres, at godset og dets indpakning fremtrådte i god stand, da fragtføreren overtog det, og at antallet af kolli og deres mærker og numre var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet.

*Mangelfuld indpakning af godset.*

§ 12. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade på person, materiel eller andet gods og for omkostninger, når skaden eller omkostningerne skyldes mangelfuld indpakning af godset. Var mangelen synlig eller kendt af fragtføreren, da han overtog godset, gælder dette dog kun, såfremt han tog forbehold herom.

*Farligt gods.*

§ 13. Overgives farligt gods til befording, skal afsenderen give fragtføreren nøjagtig oplysning om, hvori faren består, og om fornødent angive de forsigtighedsregler, som skal iagttages. Er sådan oplysning ikke indført i fragtbrevet, påhviler det afsenderen eller modtageren på anden måde at godtgøre, at fragtføreren havde nøje kendskab til beskaffenheden af den fare, som befordingen af godset medførte.

*Stk. 2.* Havde fragtføreren ikke kendskab til godsets farlige egenskaber som anført i stk. 1, kan han når som helst og hvor som helst aflæse, odelægge eller uskadeliggøre godset uden pligt til at svare erstatning. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følge af, at godset er overgivet til befording.

*Dokumenter, der skal stilles til fragtføreren rddiglied.*

§ 14. Med henblik på toldbehandling og andre formaliteter, som skal iagttages inden godset3 aflevering til modtageren, skal afsenderen stille de nødvendige dokumenter til fragtføreren rådighed og meddele ham de oplysninger, som fordres dertil.

*Stk. 2.* Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade, som måtte følge af, at sådanne dokumenter eller oplysninger mangler eller er ufuldstændige eller urigtige, medmindre skaden skyldes fragtføreren fejl eller forsømmelse. Fragtføreren har ikke

pligt til at undersøge, om dokumenterne og oplysningerne er rigtige og fuldstændige.

*Stk. 3.* Fragtføreren er ansvarlig for følgerne af bortkomst og misbrug af de dokumenter, som ifølge fragtbrevet er stillet til hans rådighed, medmindre han godtgør, at bortkomsten eller misbruget ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt.

*Retten til at råde over godset under befordingen.*

§ 15. Afsenderen har ret til at råde over godset, særlig ved at anmode fragtføreren om at standse godset undervejs, at ændre bestemmelsesstedet eller at aflevere godset til en anden modtager end den i fragtbrevet angivne.

*Stk. 2.* Denne ret går over til modtageren, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til denne, eller han gør brug af sin ret efter § 18, stk. 1.

*Stk. 3.* Retten til at råde over godset tilkommer dog modtageren fra tidspunktet for fragtbrevets oprettelse, hvis afsenderen har anført dette i fragtbrevet.

*Stk. 4.* Har modtageren under udøvelsen af sin ret til at råde over godset påbudt dette afleveret til en anden, kan denne ikke anvise andre modtagere.

§ 16. Vil afsenderen eller i det i § 15, atk. 3, nævnte tilfælde modtageren udøve sin ret til at råde over godset, skal han forevise det første eksemplar af fragtbrevet, i hvilket de nye anvisninger til fragtføreren skal være indført, og holde fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade som følge af udførelsen af disse anvisninger.

*Stk. 2.* Fragtføreren er ikke pligtig at efterkomme de modtagne anvisninger, hvis deres udførelse ikke er mulig på det tidspunkt, da de når den, som skal udføre dem, eller vil hindre den normale udøvelse af fragtføreren virksomhed eller være til skade for afsenderen eller modtagere af andre sendinger. Fragtføreren skal straks underrette den, som har givet ham anvisningerne, om, at han ikke kan efterkomme dem.

*Stk. 3.* Fragtføreren er ej heller pligtig at efterkomme anvisninger, som medfører deling af sendingen.

§ 17. Undlader fragtføreren at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i §§ 15 og 16, eller retter han sig efter sådanne anvisninger uden at fordre det første eksemplar af fragtbrevet forevist, er han ansvarlig for skade, som forvoldes den berettigede herved.

*Godsels aflevering.*

§ 18. Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, har modtageren ret til hos fragtføreren mod kvittering at fordre det andet eksemplar af fragtbrevet og godset afleveret. Fastsås det, at godset er gået tabt, eller er godset ikke kommet frem ved udløbet af den i § 27 nævnte frist, kan modtageren i eget navn gøre rettighederne efter fragtaftalen gældende.

*Stk. 2.* Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Opstår der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre modtageren stiller sikkerhed.

*Hindringer for befordringens udførelse.*

§ 19. Er eller bliver det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umuligt at opfylde fragtaftalen i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser, skal fragtføreren indhente anvisninger fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset.

*Stk. 2.* Er det muligt at udføre befordringen på anden måde end fastsat i fragtbrevet, og har fragtføreren ikke inden rimelig tid kunnet få anvisninger fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset, skal han træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med dennes interesser.

*Hindringer for afleveringen.*

§ 20. Foreligger der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren indhente anvisninger fra afsenderen. Afviser modtageren godset, har afsenderen ret til at råde over det uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet.

*Stk. 2.* Selv om modtageren har afvist godset, kan han dog fordre det afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget anden anvisning fra afsenderen.

*Stk. 3.* Opstår der hindringer for afleverin-

gen, efter at modtageren i henhold til § 15, stk. 3, har påbudt godset afleveret til en anden, skal ved anvendelsen af stk. 1 og 2 modtageren anses som afsender og den anden som modtager.

*Omkostningerne ved anvisninger.*

§ 21. Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved at indhente og udføre anvisninger som nævnt i §§ 19 og 20 dækket, medmindre omkostningerne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side.

*Fragtførerens pligt til at drage omsorg for godset.*

§ 22. I de i § 19, stk. 1, og § 20 nævnte tilfælde kan fragtføreren straks aflæse godset for den berettigedes regning. Befordringen anses dermed for afsluttet, men fragtføreren skal forvare godset på den berettigedes vegne. Han kan dog betro godset til en tredjemand og er i så fald kun ansvarlig for, at valget af denne sker med tilbørlig omhu. Godset kan stadig holdes tilbage til sikkerhed for de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og for andre omkostninger, som kan kræves dækket.

§ 23. Fragtføreren kan sælge godset uden at afvente anvisninger fra den berettigede, hvis godset er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand i øvrigt giver anledning dertil, eller omkostningerne ved opbevaring ikke står i rimeligt forhold til godsets værdi. Endvidere kan fragtføreren sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra den berettigede har modtaget anden anvisning, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme.

*Stk. 2.* Salg af gods, som befinder sig her i riget, skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde. Så vidt muligt skal fragtføreren i god tid underrette den berettigede om tid og sted for salget. Salg af gods uden for riget sker efter reglerne i den stat, hvor godset befinder sig.

*Stk. 3.* Salgssummen skal efter fradrag af de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og andre på godset hvilende omkostninger stilles til rådighed for den berettigede. Overstiger omkostningerne salgssummen, kan fragtføreren kræve det manglende beløb betalt.

## Kapitel IV.

## Frugtførerens ansvar.

*Betingelserne for ansvar og bevisbyrden.*

§ 24. Frugtføreren er ansvarlig for bortkomst og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen, og for forsinket aflevering.

*Stk. 2.* Frugtføreren er dog fri for ansvar, hvis han godtgør, at bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, anvisninger fra denne, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra frugtførerens side, aodset3 egen beskaffenhed eller forhold, som frugtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

*Stk. 3.* Frugtføreren kan ikke befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benyttede til befordringen, eller fejl eller forsømmelse af den, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk.

§ 25. Frugtføreren er fri for ansvar efter § 24, hvis bortkomsten eller beskadigelsen skyldes de særlige farer, der er forbundet med et eller flere af følgende forhold:

- a) brug af åbne køretøjer uden presenning efter udtrykkelig aftale, som er optaget i fragtbrevet,
- b) man elende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket,
- c) behandling, læsning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på deres vegne,
- d) visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for at gå til grunde eller for beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre fordærv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnavere,
- e) ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolliderne,
- f) befordring af levende dyr.

*Stk. 2.* Godtgør frugtføreren, at bortkomsten eller beskadigelsen under de foreliggende omstændigheder kan være opstået på grund af en af de i stk. 1 nævnte farer, skal det lægges til grund, at skaden er for-

voldt på denne måde, medmindre den berettigede godtgør, at dette ikke er tilfældet. Denne regel gælder dog ikke i det i stk. 1, litra a, nævnte tilfælde, dersom der foreligger bortkomst af unormalt omfang eller af hele kolli.

*Stk. 3.* Sker befordringen i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luitens fugtighed, kan frugtføreren ikke påberåbe sig stk. 1, litra d, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

*Stk. 4.* Frugtføreren kan ikke påberåbe sig stk. 1, litra f, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

§ 26. Er frugtføreren efter § 24 eller § 25 fri for ansvar for nogle af de forhold, som har forårsaget bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen, nedsættes erstatningen tilsvarende.

*Forsinkelse.*

§ 27. Forsinket aflevering foreligger, når godset ikke er blevet afleveret til den aftalte tid, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, når den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig frugtfører. Ved dellast tages særligt hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last.

*Bortkomst af godset.*

§ 28. Godset kan betragtes som bortkommet, hvis det ikke er afleveret inden 30 dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist, eller, hvor ingen frist er aftalt, inden 60 dage efter, at frugtføreren overtog godset.

*Stk. 2.* Ved modtagelsen af erstatning for bortkomst af gods kan den berettigede skriftligt forlange straks at blive underrettet, hvis godset genfindes inden et år efter erstat-

ningens udbetaling. Fragtføreren skal skriftligt anerkende, at dette krav er fremsat.

*Stk. 3.* Den berettigede kan inden 30 dage efter modtagelsen af sådan underretning fordrø, at godset afleveres til ham mod betaling af det beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og mod tilbagebetaling af erstatningen med fradrag af de deri indbefattede omkostninger. Han bevarer retten til erstatning for forsinkelse efter § 32 og § 33.

*Stk. 4.* Hvis det i stk. 2 nævnte krav ikke er fremsat, eller hvis aflevering ikke er fordret inden udløbet af den i stk. 3 nævnte frist, eller hvis godset først genfindes efter forløbet af mere end et år efter erstatningens udbetaling, kan fragtføreren råde over godset med de indskrænkninger, som måtte følge af tredjemands ret. For gods uden for riget gælder reglerne i den stat, hvor godset befinder sig.

*Erstatningens størrelse ved bortkomst.*

§ 29. Erstatning for hel eller delvis bortkomst af godset beregnes efter godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring. Værdien bestemmes efter borsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes heller ikke en sådan pris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og godhed.

*Stk. 2.* Erstatningen kan dog ikke overstige et beløb, som svarer til 25 francs for hvert kilogram manglende bruttovægt. Ved franc forstås guldfranc med en vægt af 10/31 gram og 0.900 finholdighed.

*Sti.; 3.* Herudover skal kun fragt, toldafgifter og andre omkostninger ved befordringen erstattes, med hele beløbet ved fuldstændig bortkomst og med et forholdsmæssigt beløb ved delvis bortkomst.

*Angiven værdi af godset.*

§ 30. Mod betaling af en nærmere aftalt tillægsgodtgørelse kan afsenderen i fragtbrevet angive en værdi af godset, som overstiger den i § 29, stk. 2, fastsatte begrænsning. I så fald træder den angivne værdi i stedet for denne begrænsning.

*Erstatningens størrelse ved beskadigelse.*

§ 31. Ved beskadigelse af godset skal fragtføreren erstatte værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den i § 29, stk. 1 og 3, fastsatte værdi af godset.

*Stk. 2.* Erstatningen kan dog ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, dersom sendingen eller, hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi som følge af beskadigelsen, denne del var gået tabt.

*Erstatning ved forsinkelse.*

§ 32. Godtgøres det, at der er lidt skade som følge af forsinkelse, skal fragtføreren erstatte skaden, dog ikke ud over fragtbeløbet.

*Særlig interesse i aflevering.*

§ 33. Afsenderen kan mod at betale den tillægsgodtgørelse, som måtte være aftalt, i fragtbrevet fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i rigtig aflevering udgør i tilfælde af bortkomst eller beskadigelse eller overskridelse af den aftalte afleveringsfrist. Er der angivet en sådan særlig interesse, kan der ud over, hvad der følger af §§ 29-32, kræves erstatning for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil det fastsatte beløb.

*Ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb.*

§ 34. Er godset blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravsbeløb, som fragtføreren efter fragtaftalen skulle opkræve, skal fragtføreren erstatte afsenderen hans tab indtil efterkravsbeløbet med forbehold af retten til at afkræve modtageren det betalte beløb.

*Rente m. v.*

§ 35. Af erstatningsbeløb kan kræves rente med fem procent årlig fra den dag, da skriftligt krav afsendes til fragtføreren, eller, hvis sådant krav ikke er fremsat, fra den dag, da retsforfølgning påbegyndes.

*Stk. 2.* Kræves der erstatning i mønt, der ikke er gangbar på det sted, hvor betaling sker, omregnes beløbet til stedets mønt efter værdien på betalingsdagen.

*Erstatningskrav på andet grundlag end aftale.*

§ 36. Kræves erstatning for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren og andre, for hvem han efter § 4 er ansvarlig, påberåbe sig de bestemmelser i denne lov, som

udelukker fragtførerens ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

*Forsæt og grov uagtsomhed.*

§ 37. Har fragtføreren forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i dette kapitel, som udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden.

*Stk. 2.* Det samme gælder, dersom andre, for hvem fragtføreren efter § 4 er ansvarlig, i tjenesten har udvist forsæt eller grov uagtsomhed. Disse kan ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

### Kapitel V.

#### Indsigelser. Sogsmaal.

##### *Indsigelser.*

§ 38. Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at undersøge dets tilstand og uden at gøre indsigelse over for fragtføreren på grund af bortkomst eller beskadigelse med angivelse af bortkomstens eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed, skal det, hvis ikke andet godtgøres, lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelse skal gøres senest ved afleveringen, når det drejer sig om bortkomst eller beskadigelser, der er synlige, og ellers inden 7 dage derefter, søn- og helligdage ikke medregnet. Indsigelse skal ske skriftligt, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig.

*Stk. 2.* Har modtageren og fragtføreren i forening undersøgt godsets tilstand, kan bevis mod, hvad der herved er fastslået, kun føres, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden 7 dage efter undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnet.

*Stk. 3.* Erstatning for forsinket aflevering skal kun betales, hvis modtageren inden 21 dage efter den dag, da godset blev stillet til hans rådighed, skriftligt har meddelt fragtføreren, at han vil påberåbe sig forsinkelsen.

*Stk. 4.* Fragtføreren og modtageren skal give hinanden rimelig bistand til at foretage nødvendige undersøgelser.

##### *Domstolenes kompetence. Værneting.*

§ 39. Sogsmaal **kan kun** anlægges i den

stat, hvor sagsøgte har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået, eller i den stat, hvor godset blev overtaget til befordring, eller hvor bestemmelsesstedet er beliggende. Parterne kan dog vedtage, at søgsmål skal kunne anlægges i en anden stat, hvis denne har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention.

*Stk. 2.* Sagen kan her i riget anlægges ved en ret, i hvis kreds et af de i stk. 1, 1. punktum, nævnte steder er beliggende, eller for hvilken parterne har vedtaget at indbringe den.

##### *Fuldbyrdelse af domme m. r.*

§ 40. Er søgsmål anlagt ved eller afgjort af en efter § 39, stk. 1, kompetent domstol, kan nyt søgsmål om samme krav mellem de samme parter ikke anlægges, medmindre afgørelsen i det første søgsmål ikke kan fuldbyrdes i den stat, i hvilken det nye søgsmål anlægges.

*Stk. 2.* Domme, herunder udeblivelsesdomme, afsagt af en domstol i en stat, som har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, og forlig, der er indgået eller bekræftet for en sådan domstol, kan fuldbyrdes her i riget, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på domme, som kun har foreløbig eksekutionskraft, eller på afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger, som helt eller delvis taber sagen, af denne grund at udrede erstatning ud over sagsomkostningerne.

*Stk. 3.* Begæring om fuldbyrdelse af de i stk. 2 nævnte udenlandske domme og forlig skal ledsages af en bekræftet udskrift af dommen eller forliget og en erklæring fra myndighederne i vedkommende stat om, at dommen eller forliget vedrører en befordring, som er omfattet af den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, samt at afgørelsen kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Udskriften og erklæringen kan kræves ledsaget af en bekræftet oversættelse til dansk.

##### *Forældelse.*

§ 41. Sogsmaal skal anlægges inden et år eller, hvis der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, inden tre år.

*Stk. 2.* Forældelsesfristen regnes



- a) ved forsinkelse, beskadigelse eller delvis bortkomst fra den dag, da godset blev afleveret,
- b) ved fuldstændig bortkomst fra den tredivte dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, fra den tresindstyvende dag efter, at fragtføreren overtog godset.
- c) i andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

*Stk. 3.* Skriftligt krav standser forældelsesfristens lob indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Anerkendelse af kravet delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Det påhviler den, som gør gældende, at kravet eller svaret herpå er modtaget af den anden part, og at dokumenterne er tilbagesendt, at godtgøre dette. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelseslob.

*Stk. 4.* Om afbrydelse og standsning af forældelsesfristen gælder i øvrigt reglerne i den stat, i hvilken sagen anlægges.

*Stk. 5.* Et krav, som er forældet, kan ikke fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang.

#### *Voldgift.*

§ 42. Fragtaftalen kan indeholde bestemmelse om, at tvistigheder skal afgøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes, at voldgiftsretten skal anvende den i § 1. stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

### Kapitel VI.

Befordring, som udføres af flere fragtførere efter hinanden.

§ 43. Udføres en befordring af flere lande-vejsfragtførere efter hinanden med én og samme aftale som grundlag, er hver af fragtførerne ansvarlig for befordringen i dens helhed, idet den anden fragtfører og enhver af de følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår.

§ 44. Den fragtfører, som modtager godset fra en foregående fragtfører, skal give

denne en dateret og underskrevet kvittering og anføre sit navn og sin adresse på det andet eksemplar af fragtbrevet. Om fornødent skal han på dette eksemplar og på kvitteringen tage forbehold af den i § 10, stk. 1 og 2, nævnte art. Bestemmelserne i § 11 finder anvendelse på forholdet mellem fragtførerne.

§ 45. Bortset fra modkrav eller indsigelser fremsat under rettergang om krav med grundlag i samme fragtaftale kan søgsmål om ansvar for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse kun anlægges mod den første fragtfører, den sidste fragtfører eller den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvorunder den begivenhed, som har forårsaget bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen, indtraf. Søgsmål kan anlægges mod flere fragtførere ved samme retssag.

§ 46. En fragtfører, som har udredet erstatning, kan kræve erstatningen med renter og omkostninger betalt af de andre fragtførere, der har deltaget i befordringen, efter følgende regler:

- a) den fragtfører, der har forvoldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen.
- b) har flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale erstatning i forhold til sin del af ansvaret eller, hvor det ikke er muligt at fordele ansvaret, i forhold til sin andel i fragten.
- c) kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, fordeles erstatningen på dem alle i forhold til deres andele i fragten.

*Stk. 2.* Er en af fragtførerne ude af stand til at betale, fordeles det manglende beløb på de øvrige i forhold til deres andele i fragten.

*Stk. 3.* Fragtførerne kan ved aftale fravige bestemmelserne i stk. 1 og 2.

§ 47. En fragtfører, mod hvem der rejses krav efter § 46, kan ikke bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den fragtfører, der rejser kravet, når erstatningen er fastsat af en domstol og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette.

*Stk. 2.* Søgsmål om krav efter § 46 kan anlægges i en stat, hvor en af de fragtførere, mod hvem sagen anlægges, har sin bopæl,

sit bovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået. Alle fragtføremå kan sagsøges under samme retssag. Bestemmelsen i § 39, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i §§ 40, stk. 2 og 3, og 41 gælder også for disse søgsmål. Forældelsesfristen løber dog enten fra dagen for en endelig retslig afgørelse, hvorved den er-

statning, der skal betales, er fastsat, eller, hvor en sådan afgørelse ikke foreligger, fra den dag, da erstatningen blev betalt.

#### Kapitel VII.

#### Ikrafttræden.

§ 48. Denne lov træder i kraft den 1. juli 1965.

*Givet på, Christiansborg slot, den 10. marts 1965.*

Under Vor Kongelige Hånd og Segl.

FREDERIK R.

K. Axel Nielsen.

ASSURANDOR-SOCIETETET

21. oktober 1976

/bl

Revideret 15.12.82

Lov-sag nr. 102 i - Revision af færdselsloven.Besvarelse af trafikerstatningsudvalgets spørgsmål af august 1976.I. "Hvor stor er forsikringsselskabernes årlige skadeudgift?

a) på ansvarsforsikringer?

b) på kaskoforsikringer?."

Reserveregulerede tal for 1978 (Forsikringsrådets beretning, tabel N) - incl. udenlandsk forretning:

ansvar: præmier: 8 21,12 mio.kr.

skader: 804,73

skadeprocent: 98,0

kasko: præmier: 1.349,28 mio.kr.

skader: 1.245,69 -

skadeprocent: 94,5

Antal policer (Forsikringsrådets beretning, tabel M):

ansvar: 2.254.477

kasko: 1.612.112

Antal skadeanmeldelser (ofte både ansvar og kasko i samme anmeldelse) (FO): 663.210

Reserveregulerede tal for 1979 (Forsikringsrådets beretning, tabel N) - incl. udenlandsk forretning:

ansvar: præmier: 936,91 mio.kr.

skader: 934,51 -

skadeprocent: 99,7

kasko: præmier: 1.690,60 mio.kr.

skader: 1.314,11 -

skadeprocent: 77,7.

Antal policer (Forsikringsrådets beretning, tabel N):

ansvar: 2.250.320

kasko: 1.618.919

Antal skadeanmeldelser (FO): 665.119.

Reserveregulerede tal for 1980 (Forsikringsrådets beretning, tabel N) - incl. udenlandsk forretning:

ansvar:	præmier:	978,25 mio.kr.
	skader:	888,85
	skadeprocent:	90,9
kasko:	præmier:	1.869,07 mio.kr.
	skader:	1.332,31 -
	skadeprocent:	71,3

Antal policer (Forsikringsrådets beretning, tabel N):

ansvar:	2.161.254
kasko:	1.586.320

Antal skadeanmeldelser (FO): 600.661.

"Hvorledes fordeler skadeudgiften sig på personskade, tab af forsørger og tingsskade?"

---

Der haves ingen tal for, hvorledes ansvarsskaderne fordeler sig på personskade, tab af forsørger og tingsskader, men det skønnes, at ca. 16% af de samlede ansvarsskadeudgifter går til dækning af personskader. I øvrigt skønnes det, at skadeudgiften beregnet i procent af ansvarsskadeudgifterne fordeler sig således:

personskader bortset fra tab af forsørger:	14%
tab af forsørger:	2%
tingsskader på de i kollisioner implicerede køretøjer:	80%
andre tingsskader:	<u>4%</u>
	100%.

## II. Ansvarsgrundlag.

"1. I hvor mange tilfælde om året afviser selskaberne at yde erstatning med den begrundelse, at den omvendte bevisbyrde efter færdselslovens § 101, stk. 2, vil kunne løftes?

- for så vidt angår personskade?
  - for så vidt angår tingsskade?"
- 

Spørgsmålene under II. omhandler alene færdselslovens § 101,

stk. 2. Med hensyn til § 104 kan oplyses, at der i praksis afvises ikke så få personskader på førere af automobiler, der er impliceret i færdselsuheld.

ad 1.a. Afvisning af personskader: Meget få tilfælde og kun ved egenskyld, og praktisk taget aldrig når skadelidte er en passager. Selv om det falder lidt uden for spørgsmålet, bør det oplyses, at der også afvises personskader i et begrænset antal tilfælde, hvor bevisbyrden nok ikke kan løftes, men hvor der er tale om accept af risiko. Endelig bør det præciseres, at forsikringsselskaberne ikke har kendskab til antallet af tilfælde, hvor skadelidte ud fra en bedømmelse af bevisets stilling eller andre grunde på forhånd afstår fra at rejse krav.

ad 1.b.; Erstatningspligten for tingsskade anerkendes i samme omfang som for personskade, idet dog trediemands tingsskade i praksis altid anerkendes.

"2. Må det antages, at antallet af anmeldte personskader og tingskader vil stige væsentligt, hvis der gennemføres regler om objektivt ansvar?".

---

Ja, jfr. besvarelsen ovenfor.

"3. I hvor mange tilfælde giver det anledning til tvivl, om en skade er forvoldt ved et "kørselsuheld", jfr. færdselslovens § 101, stk. 1?".

---

Retspraksis synes at være klar - giver i praksis ingen anledning til tvivl. Sondringen fungerer derfor udmærket.

"4. Er der efter selskabernes erfaring grupper af tilfælde, som falder uden for § 101, stk. 1, eller ligger i det tvivlsomme grænseområde, men som bør være omfattet af det strenge færdselslovsansvar?"

---

Nej.

### III. Kredsen af erstatningsberettigede.

"1. I hvor mange tilfælde om året betales erstatning til ejeren af et motorkøretøj, der har lidt personskade som passager i eget køretøj?

Hvilken præmieforhøjelse har det medført, at forsikrings-selskaberne dækker disse skader under den alm. motorforsikring?"

---

Spørgsmålet kan ikke besvares, men antallet ligger formentlig skønsmæssigt ikke over 200 tilfælde om året.

Ved indførelsen af denne udvidelse af dækningen på ansvarsforsikringen skete ingen øjeblikkelig præmieforhøjelse, bl.a. fordi tingsskade ikke blev medtaget, men denne udvidelse har naturligvis påvirket præmierne siden. Der er ikke foretaget nogen opgørelse over, hvor meget denne udvidelse faktisk har kostet selskaberne.

"2. Hvor mange førere har tegnet en speciel ulykkesforsikring, der dækker trafikskader (førerpladsforsikring)?"

---

Førerpladsforsikringer (auto-ulykkesforsikringer) indgår i statistikker og indberetninger til Forsikringsrådet i gruppen enkeltulykkes- og sygeforsikring, og nogen særskilt statistik findes således ikke. Et rundspørge blandt selskaber repræsenterende ca. 80% af markedet gør det indlertid antageligt, at der er tegnet førerpladsforsikring i forbindelse med ca. 30% af ansvarspoli- cerne, svarende til, at godt 600.000 af ca. 2 millioner automobil- ansvarsforsikringspolicer i 1980 var forbundet med en førerplads-

dækning. Heri er ikke medregnet ca. 148.000 forsikringer for traktorer og arbejdsmaskiner, hvor føreren sædvanligvis er dækket ved lovpligtig ulykkesforsikring, og ca. 200.000 knallertansvarsforsikringer.

"3. Hvor stor en del af de årligt tilskadekomne førere eller disses efterladte får erstatning fra andre køretøjers ansvarsforsikringer?"

---

Når single-uheldene, som antages at andrage en trediedel af tilfældene, fradrages, vil resten af tilfældene rent statistisk få udbetalt halv erstatning. Der sker formentlig skyldfordeling i ca. 10% af de tilfælde, hvor erstatning udbetales, og det må derfor antages, at 35-40% af de årligt tilskadekomne førere eller disses efterladte får erstatning fra andre køretøjers ansvarsforsikringer.

"4. Hvor stor en del af de årligt tilskadekomne førere eller disses efterladte får erstatning af en ulykkesforsikring? (førerpladsforsikring eller anden ulykkesforsikring)?"

---

Som nævnt ovenfor under svaret på spørgsmål III.2., er der tegnet godt 600.000 førerpladsforsikringer, men disse giver kun dækning for en del af den ulykkesrisiko, som ethvert menneske har. Et mere naturligt sigte med at tegne ulykkesforsikring vil derfor være at sørge for, at der tegnes heltidsulykkesforsikring eller - hvor de pågældende er delvis dækkede af den lovpligtige ulykkesforsikring - fritidsulykkesforsikring. Af sådanne enkeltstående ulykkes- og sygeforsikringer var der i 1980 tegnet godt 1.000.000 (Forsikringsrådets beretning, tabel N, punkt 4: 1.626.132 med fradrag af de ovenfor nævnte ca. 600.000 fører-ulykkesforsikringer). Det må antages, at disse forsikringer kun i ringe grad overlapper førerpladsdækningen. Enkeltstående ulykkesforsikringer er ofte tegnet i forn af familieforsikringer, der dækker flere personer, og antallet af de personer, der således er dækket ved denne form for forsikring, ligger derfor formentlig omkring 1,5 millioner,

svarende til ca. 30% af befolkningen.

Førere af automobiler nå således for ca. 35%'s vedkommende være dækket af en speciel autoulykkesforsikring og for yderligere ca. 30%'s vedkommende af en enkeltstående ulykkesforsikring, svarende til ialt op imod to trediedele af samtlige førere er dækket ved en privat ulykkesforsikring. For knallertførere tegnes praktisk taget ikke specielle "førerpladsforsikringer", og dækningsgraden må derfor her som for befolkningen i almindelighed antages at ligge på ca. 30%.

I forbindelse med beskrivelsen af denne dækning nå erindres om, at tilskadekomne førere yderligere kan blive dækket over den arbejdsskadeforsikring, der dækker mange erhvervschauffører. Endvidere er en del af befolkningen dækket af kollektive ulykkesforsikringer, som også i et vist omfang vil dække førere, der ikke er dækket på anden måde.

Hertil kommer, at yderligere nogle førere, der ikke i forvejen dækkes på anden måde, formentlig må anses for at være dækket mod dødsrisiko ved livsforsikringer og mod invaliditetsrisiko ved pensionsordninger eller pensionsforsikringer af en eller anden art.

"5. Hvilken præmieforhøjelse må antages at følge, hvis den lovpligtige forsikring udvides til også at dække førernes personskade?".

I Danmark er på nuværende tidspunkt ikke foretaget nogen beregninger eller skøn over, hvad præmien vil stige til under nærmere angivne forudsætninger om ændringer i trafikerstatningsreglerne.

I Sverige har man imidlertid foretaget forskellige beregninger, og med det forbehold, at personerstatningsniveauet er noget højere i Sverige end i Danmark, kan man foreløbig foretage et skøn på basis af de svenske tal. Tallene gives udelukkende for de enkelte porteføljer som helhed, og der tages således ikke højde for, at bonussystemer, særlig store risici m.v., kan gøre, at der i enkelte tilfælde kan blive tale om forhøjelser af præmien med op til 100% eller mere.



I Sverige regnede man med forhøjelser af følgende størrelser på følgende kategorier:

vare- og lastbiler:	5-12%
personbiler:	15-20%
motorcykler:	100%
knallerter:	300%

(De to sidstnævnte tal regner man allerede nu med vil blive modificeret, men nye tal foreligger ikke.)

En indførelse af den nye svenske retstilstand i Danmark vil på basis af de svenske tal antages at medføre en præmiestigning fordelt over hele autoforsikringsbranchen på ca. 20%. Dette vil i beløb sige en stigning på ca. 225 mio.kr., incl. statsafgift med fradrag af auto-ulykkespræmien, som er anslået til ca. 25 mio.kr., eller 200 mio. 1975-kroner, stadig på basis af nuværende udmålingspraksis.

(1974-præmieindtægter 653 mio.kr. + 15% i 1975 + 50% statsafgift = ca. 1125 mio.kr. 20% af 1125 mio.kr. = 225 mio.kr.).

Det kan ikke antages, at ændringen vil påvirke administrationen og dermed omkostningsandelen væsentligt.

#### IV. Egen skyld.

"1. I hvor mange tilfælde nedsættes erstatningskrav som følge af egen skyld med hhv. 1/4, 1/3, 1/2 og 2/3?

- a) ved personskade og tab af forsørger?
- b) ved tingsskade. Der bedes bortset fra tingsskade i sammenstødstilfælde.

Hvor stor en del af det samlede antal tingsskader falder ind under aftalen om regresbortfald for kaskoskader?"

---

#### ad 1. a) :

Der findes ingen statistik, der dækker hele branchen, men de oplysninger, der foreligger, tyder på, at der, hvor der overhovedet udbetales erstatning, udbetales fuld erstatning i 90% af tilfældene, 2/3 erstatning i 4% af tilfældene, 1/2 erstatning i 4% af

tilfældene og 1/3 erstatning i godt 1% af tilfældene og mindre brøkdele kun i ganske enkelte tilfælde.

ad 1. b) :

Tingsskader behandles som personskader. Antallet af tilfælde, hvor der sker fordeling, bliver endnu mindre, såfremt der bortses fra sanmenstødstilfælde.

I en særlig overenskomst mellem en række selskaber dækkende ca. 5% af markedet er der opstillet retningslinier for fordelingen af ansvaret i alle nogenlunde hyppigt forekommende uheldssituationer. Disse retningslinier, som selvsagt holdes å jour med lovændringer og ændringer i retspraksis, gør det muligt for selskaberne i det meget store flertal af tilfældene at afgøre regresspørgsmålet. Ajourføringen sker på såkaldte regresmøder, der afholdes hver 14. dag med deltagelse af repræsentanter for de pågældende selskabers autoafdelinger. På disse møder forelægges og afgøres tillige eventuelle tvivlstilfælde, eller tilfælde, som ikke umiddelbart dækkes af retningslinierne. Det antal sager, der forelægges for domstolene, er derfor forsvindende lille sammenlignet med det antal, som selskaberne selv afgør indbyrdes.

"2. Hvilken præmieforhøjelse må antages at følge af en regel om, at erstatningskrav ikke nedsættes som følge af egen skyld ved personskade og tab af forsørger?"

Gom nævnt ovenfor sker der kun nedsættelse af erstatningskrav som følge af egen skyld i ca. 10% af de tilfælde, hvor der overhovedet udbetales erstatning. Undlader man at nedsætte, må det antages, at dette på basis af de kendte tilfælde ville medføre en præmieforhøjelse på godt 2%. En sådan ændring vil imidlertid utvivlsomt medføre en anden stilling til de sager, hvor erstatning nu helt bortfalder, ligesom der vil fremkomme en række sager, som forsikrings-selskaberne nu slet ikke får kendskab til. Det vil derfor nok være mere realistisk at regne med 3-5% forhøjelse af ansvarspræmien.

(Af de 7.745 personskader, der har fundet sted i 1980, og hvor motorkøretøjer har været impliceret (SM 81: 7, tabel 3.9) har hver ca. 4-5.000 fået udbetalt erstatning af forsikringsselskaberne (det vi-

des ikke, hvor mange der afvises, og hvor mange skader der ikke anmeldes).

"3. Hvilken præmieforhøjelse må antages at blive følgen af en regel, der fører til, at erstatning for personskade og tab af forsørger ikke kan nedsættes på grund af egen skyld i de tilfælde, hvor erstatning i dag nedsættes med

a) 1/2 og 1/3?

b) 1/3?".

---

ad 3. a) og b) :

Mindre end 2%. Dette tal er udtryk for så groft et skøn, at der ikke kan foretages nogen sondring mellem spørgsmål a) og spørgsmål b).

#### V. Kaskoforsikring.

"1. Hvor stor en del af det samlede antal motorkøretøjer er dækket af kaskoforsikringer?".

---

Personbiler:	knap 87-90%
last- og varevogne:	70-75%
motorcykler:	15-21%
knallerter:	0,4-1,0%
traktorer m.v.:	7%.

Tallene er udtryk for skøn fra de enkelte selskaber og er angivet med de største udsving selskaberne imellem.

"2. I hvilket omfang må det antages, at selskaberne ville afvise forsikringsbegøring fra de ikke-kaskoforsikrede køretøjer?".

Principielt vil enhver risiko, hvis størrelse blot nogenlunde lader sig vurdere, kunne forsikres. Også for gamle eller specielle motorkøretøjer kan der tegnes kaskoforsikring. En kaskopræmie for en sådan bil må imidlertid - ligesom andre forsikrings-

præmier - svare til risikoen. Den altovervejende risiko er partialskaderne, hvis størrelse beror på reparationsomkostninger, og denne risiko reduceres derfor ikke, efterhånden som køretøjets handelsværdi synker. Omkostningerne er tværtimod stigende med vognens alder. Dette beror dels på, at originale reservedele ofte ikke kan fremskaffes, dels på at i øvrigt ensartede skader på henholdsvis en ny og en gammel bil bliver dyrere at reparere på den gamle, idet i og for sig ubeskadigede dele på grund af deres alder bliver beskadiget ved selve reparationen af primærskaden. Præmien vil derfor nødvendigvis blive sat til et beløb, som efter omstændighederne vil være meget betydeligt i forhold til køretøjernes handelsværdi. Ejere af sådanne køretøjer vil følgelig ofte mene at være bedst tjent med at køre med vognen i uforsikret stand og, hvis skade sker, søge at klare sig bedst muligt, eventuelt ved selv at foretage reparationerne eller helt opgive at holde køretøjet.

I øvrigt er den praksis, de enkelte selskaber følger med hensyn til antagelse, noget forskellig, og der lader sig næppe foretage en bestemt fordeling på årsager **til**, at køretøjer ikke er kaskoforsikret. En besvarelse er forsøgt nedenfor, for så vidt angår enkelte kategorier.

Personbiler: Det er selskabernes opfattelse, at af de ikke-kaskoforsikrede 10-13% af personbilparken, er den helt overvejende del ældre eller specielle køretøjer, men samtidig er der en tendens til, at store virksomheder er selvforsikrende.

Last- og varevogne: Det er indtrykket, at alderen her spiller en forholdsvis mindre rolle, medens der til gengæld er tale om væsentlig højere grad af selvforsikring.

Motorcykler og knallerter: Den ringe dækningsgrad må antages først og fremmest at skyldes, at præmien føles for stor i forhold til objektets værdi. Her er det dog navnlig tyveririsikoen, der begrunder en relativ høj præmie.

Traktorer m.v.: Den ringe dækningsgrad skyldes utvivlsomt, at der ikke føles noget behov. Om årsagen hertil kan societetet ikke udtale sig.

Lov-sag nr. 102 i - Revision af færdselsloven.

Supplement til besvarelse af 21. oktober 1976 af trafikerstatningsudvalgets spørgsmål af august 1976.

- I. "Hvor stor er forsikringsselskabernes årlige skadeudgift?  
a. på ansvarsforsikringer?  
b. på kaskoforsikringer?"
- 

Der henvises til korrigeret besvarelse af spørgsmål af august 1976, hvor tallene 1978-1980 er opgjort.

Antallet af policer er de til Forsikringsrådet indberettede; der optælles ansvar for sig og kasko for sig, og kombinerede policer tæller således i begge kategorier. Skadetallet fra Forsikringsoplysningen repræsenterer modtagne anmeldelser. Kombinerede ansvars- og kaskoskader tæller kun som een skade; kaskoskade med regres tæller også med (som en skade). Et kollisionsuheld tæller som to skader (registreres i begge selskaber som en skade). Med hensyn til udsvingene i antallet af anmeldte skader og i den samlede skadeudgift skyldes disse en lang række forskellige forhold, der varierer fra år til år. Man vil det enkelte år kunne fremhæve bestemte forhold, der har påvirket skadeforløbet som f.eks. oliekrisen, vejrliget, hastighedsbegrænsninger og i løbet af året skete ændringer i bonussystemerne, der navnlig kan medføre, at flere eller færre småskader anmeldes.

Den mest almindelige automatiske regulering af præmierne er en indeksregulering, der er baseret på udsvinget i løntallet. Dette er udtryk for en gennemsnitsbetragtning, idet såvel erstatningernes størrelse som reparationsomkostningerne udvikler sig ujævnt. Niveaut for personskadeerstatninger afhænger således dels af ud-

gifterne til tabt arbejdsfortjeneste, der også på kort sigt følger lønudviklingen, men kan påvirkes af lovændringer (f.eks. forlængelse af "arbejdsgiverperioden" i henhold til dagpengeloven), dels af retspraksis med hensyn til fastsættelsen af invaliditetserstatninger m.m., der bevæger sig i ryk. Hed hensyn til reparationsudgifter afhænger disse dels af lønudgifter, der ligesom tabt arbejdsfortjeneste bevæger sig nogenlunde jævnt, i de sidste år dog med visse modifikationer som følge af lovindgreb, og reservedelspriser, der bevæger sig i spring. Et nogenlunde pålideligt prisindeks kan således ikke anvendes på kort sigt, men på længere sigt må disse udgifter antages at følge prisudviklingen i samfundet i øvrigt.

Med hensyn til fordelingen af skadeudgiften på tingsskader på de i kollisioner implicerede køretøjer og andre tingsskader bemærkes, at der i praksis tales om kollisionsskader, når som helst to eller flere motorkøretøjer er impliceret.

II. 1. "I hvor mange tilfælde om året afviser selskaberne at yde erstatning (på grund af accept af risiko) ...?"

Der findes ingen tal for, hvor ofte erstatningskrav afvises på grund af accept af risiko, men det drejer sig ikke om over 200 tilfælde årligt.

II. 2. "Må det antages, at antallet af anmeldte personskader og tingsskader vil stige væsentligt, hvis der gennemføres regler om objektivt ansvar?"

Det må bemærkes, at man ved besvarelsen omtaler antallet af anmeldte person- såvel som tingsskader, medens den svenske betænkning (SOU 1974:87) side 251 alene taler om tingsskader og her ikke om antal, men om omkostninger (præmier). Der er altså ikke nødvendigvis nogen uoverensstemmelse, hvilket kan hænge sammen med, at man i Sverige har vurderet gennemsnitsstørrelsen af de skader, som nu i modsætning til tidligere vil blive anmeldt, som relativ lille. Dette er formentlig rigtigt, for så vidt angår tingsskader, men må-

ske noget mere usikkert, for så vidt angår personskader.

Societetets vurdering beror på, at culpa-reglen skønnes så rodfæstet, at mange i erkendelse af større eller mindre egenskyld, uanset reglen om den omvendte bevisbyrde, som må anses for mindre kendt, undlader at rejse erstatningskrav under den nuværende ordning.

Besvarelsen kan næppe uddybes, da oplysninger fra politirapporter eller fra andre om personskader ikke indgår i forsikrings-selskabernes statistik, hvis der ikke udbetales erstatning. • Der kan ikke foretages noget skøn med hensyn til opdeling af ukendte skader i tingsskader og personskader.

II. 3. og 4. "Området for færdselslovens § 101, stk. 1 i forhold til § 104, stk., 2, eller forhold uden for færdselsloven."

---

I de relativt få tilfælde, hvor et ansvar alene er begrundet i § 104, opstår der sjældent bevistvivl, og spørgsmålet om direkte eller omvendt bevisbyrde har derfor ikke stor praktisk interesse. Det sker derimod ikke helt sjældent, at der er tvivl om, hvorvidt et ansvar er et færdselslovsansvar eller et almindeligt erhvervsansvar, men da erhvervsansveiret som regel er forsikret i samme selskab som færdselslovsansvaret, volder disse tilfælde ikke store problemer i praksis.

III. 2. "Førerpladsdækning".

Se supplement 2.

III. 3. "35-40% af de årligt tilskadekomne førere får erstatning fra andre køretøjers ansvarsforsikringer."

---

Det må antages, at førere stort set aldrig får erstatning ved singleuheld og ikke altid får erstatning, når de kommer til

skade ved kollision med et andet motorkøretøj. Disse tilfælde antages at andrage henholdsvis 1/3 og 2/3 af alle de tilfælde, hvor der sker personskade på personer, der befinder sig i motorkøretøjer. Ifølge Statistiske Meddelelser 1981:7, tabel 3.9 og 3.10, andrager singleuheldene i 1980, bortset fra cykler,  $2951 - 379 = 2572$  af samtlige uheld ned motorkøretøjer impliceret  $12334 - 4589$  (cykler og fodgængere) = 7745.

Med hensyn til de resterende 2/3 af personskaderne vides det blot, at der i de tilfælde, hvor der overhovedet udbetales erstatning, kun sker skyldfordeling i ca. 10%. I resten af tilfældene gives der enten fuld eller slet ingen erstatning, og da der er tale om kollisioner med den samme bedømmelse af skyldspørgsmålet for begge parter, vil der i det lange løb af disse tilfælde være lige mange af begge grupper. Moget mindre end halvdelen af kollisionstilfældene vil altså få fuld erstatning, noget mindre end halvdelen vil slet ikke få erstatning, og resten vil få delvis erstatning.

Dette vil sige, at noget mere end halvdelen af de 67% af tilskadekomne førere, der er indblandet i kollisionstilfælde, eller knap 40% af samtlige tilskadekomne førere vil få hel eller delvis erstatning.

#### III. 4.

Der findes ingen nærmere undersøgelse vedrørende spørgsmålet om overlapning med førerpladsforsikringer og enkeltstående ulykkesforsikringer, men umiddelbart må det antages, at forsikringstagerne ikke vil finde nogen anledning til ved tegning af førerpladsforsikring at søge forsikret en risiko, som de er dækket mod i forvejen ved en enkeltstående ulykkesforsikring. Der vedlægges forsikringsbetingelser for en sædvanlig fritidsulykkesforsikring, idet opmærksomheden henledes på, at kørsel med motorcykler er undtaget fra sædvanlig dækning. Dækningssummen for dødsfald og invaliditet fastsættes efter begæring fra forsikringstageren.



### III. 5. "Præmieforhøjelse som følge af førerdækning."

Det må indledningsvis præciseres, at man ikke vil kunne komme tallene nærmere for tiden, idet den svenske førerdækning kun har eksisteret i godt et halvt år. Det vides imidlertid, at man i Sverige regner med, at skadeudgifterne er steget væsentligt ud over det forventede, men eksakte tal haves ikke endnu, ligesom der ej heller findes eksakte tal for, hvor stor en del af denne stigning i skadeudgifterne, der vedrører førerdækningen, og hvor meget der skyldes andre forhold.

Societetet vil indhente oplysninger fra Sverige, men disse oplysninger vil som nævnt ikke have megen værdi for tiden. Derimod vil det sikkert være muligt, inden trafikerstatningsudvalget skal til at afslutte sit arbejde, at fremskaffe mere eksakte oplysninger.

Til yderligere underbyggelse af tallene vedrørende præmieforhøjelse for motorcykler og knallerter skal det bemærkes, at der i 1980 registreredes 1034 dræbte og tilskadekomne motorcyklister med et antal indregistrerede motorcykler på ca. 35.000, og 2525 dræbte eller tilskadekomne knallertførere, hvor det antages, at der eksisterer ca. 200.000 knallerter. Det må antages, at der på begge områder vil være tale om præmiestigninger på adskillige 100 procent. Her vil oplysninger imidlertid i løbet af forholdsvis kort tid kunne indhentes fra Sverige.

### IV. "Egenskyld".

#### a. Personskade:

Ved besvarelsen er taget hensyn til alle personskader, hvor der er udbetalt erstatning, hvad enten dette er sket i henhold til § 101, stk. 1, § 104 eller § 102. Det er næppe muligt at foretage en opdeling i tal eller procenter, men det må antages, at der sker skyldfordeling i nogle flere tilfælde i § 102-situationen, end hvor det drejer sig om trediemand. Ved skade på passagerer sker i praksis ikke skyldfordeling.

b. Tingsskader:

Det er ikke muligt at skelne, for så vidt angår tingsskade, mellem skade på håndbaggage, transporteret gods og ting uden for køretøjer, dels fordi der ikke foreligger nogen undersøgelser heraf, dels fordi de 3 former for tingsskade behandles ens. Skader på andre motorkøretøjer er kollisionsskader og dækkes i overensstemmelse med den praksis, der gælder for disse, d.v.s. at noget over 50% dækkes helt eller delvis, jfr. bemærkningerne ovenfor vedrørende spørgsmål III. 3.

Supplerende spørgsmål:

1. "I hvor mange tilfælde afviser selskaberne at betale erstatning efter færdselslovens § 102 for personskade på førere af motordrevne køretøjer, der er indblandet i færdselsuheld."

Spørgsmålet er indirekte besvaret og står i forbindelse med spørgsmål III. 3., hvor det er oplyst, at ca. 40% af alle tilskadekomne eller dræbte førere får hel eller delvis erstatning af en autoansvarsforsikring. Resten, ca. 60%, får ikke erstatning, heraf dog godt halvdelen, fordi tilskadekomsten er sket i forbindelse med et singleuheld. Fra før 1975 findes ingen talmæssige oplysninger om, hvor mange af dem, der er tilskadekommet i biler, der har været førere, og man har derfor ikke tidligere kunnet sætte tal på disse procenter. Af Statistiske Meddelelser 1981:7, tabel 5.8.4., 5.9.4. og 5.17 for året 1980, fremgår imidlertid, hvor mange af de tilskadekomne, der har været førere i personbiler (3694 af 6575), i varebiler (444 af 640), af motorcykler (921 af 1163) og af knallerter.

For personbilers og varebilers vedkommende udgør førerne således 58% af de dræbte og tilskadekomne, medens de tilsvarende procenter for motorcyklister og knallerter er henholdsvis 79% og 100%. Af 7215 dræbte og tilskadekomne i personbiler og varebiler i 1980 har således i henhold til disse oplysninger 4138 været førere, og af disse har igen ca. 60% eller ca. 2500 ikke fået erstatning. Det

må imidlertid præciseres, at antallet af personer, der ikke får erstatning, selv bortset fra singleuheldene, ikke nødvendigvis falder sammen med antallet af personer, der fra selskaberne får afvist deres erstatningskrav, idet dette sidstnævnte tal formentlig nå anses for noget mindre. På den anden side skal tilføjes, at af de 7215 dræbte og tilskadekomne i personbiler og varebiler var ca. 40% alene lettere skadet.

Med hensyn til motorcyklister kendes antal af singleuheld nu for 1980, jfr. Statistiske Meddelelser 1981:7, tabel 3.10, hvorefter der af 1034 personskader i forbindelse med motorcykler har været 278 egentlige singleuheld, 67 sammenstød med fodgængere (som når det gælder motorcyklister formentlig også må have medført tilskadekomst hos motorcyklisten og derfor kan medregnes til singleuheld). Singleuheld således defineret udgør altså ialt 345 af 1034, eller en trediedel. Hertil skal på tilsvarende måde, som gælder kollisionstilfælde med biler, lægges ca. 30% (lidt mindre end halvdele af resten), således at ialt knap 65% af de tilskadekomne førere på motorcykler, der i henhold til det ovenfor oplyste må antages at udgøre ca. 80% af samtlige tilskadekomne på motorcykel, ikke har fået erstatning. Dette svarer igen til, at ca. 550 motorcyklister ikke har fået erstatning i 1980.

Med hensyn til knallerter er singleuheldene opgjort på samme måde i 1980: 508 tilfælde ud af 2525, eller ca. 25%, hvortil kommer de ovenfor nævnte ca. 30% (selv om det nok må antages, at skyldfordelingen i kollisionstilfælde mellem biler og knallerter nok i praksis er forskudt noget til fordel for knallerterne), eller ialt 55% af 2525, eller godt 1400.

2. "Hvor stort er det beløb, der årligt udbetales i erstatning for skader, der er omfattet af færdselslovens § 104, stk. 2? Hvor mange skader drejer det sig om?"

Der foretages i selskaberne i praksis ikke sondring mellem erstatning efter § 101 og § 104, og dette spørgsmål kan derfor ikke besvares.

3. "I hvor mange af de årligt anmeldte sager bortfalder erstatning helt som følge af skadelidtes egen skyld?"
- 

Det er ikke muligt at komme svaret nærmere end sket i svaret ad II. 1. Der foretages således i praksis ikke nogen sondring mellem, om erstatningspligten afvises, fordi det er lykkedes at løfte bevisbyrden i henhold til § 101, stk. 2, eller om afvisningen sker, fordi der foreligger egenskyld.

4. "Hvor stor en del af forsikringssekskabernes arbejde vedrører bevisspørgsmål, og hvor stor en del af administrationen vedrører skadeopgørelser?"
- 

Der findes ingen opgørelse eller tal herfor. De nærmeste oplysninger fremgår af Forsikringskommissionens betænkning 3, bd. 2, hvor man kan tage det sidst behandlede år 1969 som udgangspunkt. Heraf fremgår af tabel 61 og 62, at omkostningsprocenten i motor-køretøjsforsikring har været på 22,7 svarende til 91 kr. pr. police (den skønnes at være noget lavere nu), og at skadebehandlingsomkostninger pr. skade androg 90 kroner (tabel 63). Sammenholdes disse oplysninger med skadefrekvensen på 32,4% (tabel 60), når man frem til, at ca. 7,6% er medgået til skadebehandlingsomkostninger. Det er ikke muligt at give eksakte oplysninger om, hvorledes disse omkostninger fordeler sig, men ud af beløbet, der vedrører både kasko- og ansvarsforsikring, afholdes udgifter til den rutinemæssige modtagelse af skadeanmeldelser, konstatering af, om forsikringsforholdet er i orden, journalisering, statistik, taksering af kaskoskader, indhentning af bilag for beløb, der ikke bestrides, og udbetalinger af disse samt bogføring m.v. Først herefter er der formentlig anledning til at foretage en opdeling af arbejdet i arbejdet ved selve skadeopgørelsen, der for personskader ofte kan være temmelig arbejdskrævende (indhentning af lægeerklæringer, beviser for tabt arbejdsfortjeneste m.v.), og i det arbejde, der vedrører egentlige bevisspørgsmål, forstået som arbejdet ved at placere ansvaret. Der kan ikke nævnes procenter, men for så vidt angår selve arbejdet med bevisspørgsmålene, må dette være temmelig

lille i forhold til de ovennævnte 7,6%, da det kun er et fåtal af sager, hvor egentlige bevisproblemer opstår. Det bør endvidere tages i betragtning, at de 7,6% er både faste og variable omkostninger, og at hverken en udvidelse eller en indskrænkning af arbejdet med bevisspørgsmål sandsynligvis vil påvirke de faste omkostninger nævneværdigt.

##### 5. "Bonussystemerne."

Alle her i landet virkende selskaber arbejder med bonussystemer under en eller anden form. Det samme gælder i Sverige og i det øvrige udland. Årsagen hertil er i første række, at man ønsker at graduere præmien i forhold til risikoen. Inden for andre forsikringsbrancher er man ofte i stand til ud fra forskellige kriterier at kalkulere risikoen, men inden for ansvarsforsikring ligger risikoen i alt væsentligt hos den eller dem, der fører det ansvarsforsikrede automobil. Der ligger for så vidt ikke nogen egentlige skyldbetragtninger til grund for bonussystemerne, men kun en objektiv konstatering af, at en fører, der har haft en eller flere skader, er en større risiko, end en fører, der gennem længere tid har kørt skadefrit. Man har forsøgt andre kriterier for vurdering af risikoen, som f.eks. alder, men den graduering, der synes at være den rigtigste, og den, der synes mest acceptabel hos publikum, er den graduering, der støtter sig på et rent faktisk skadeforløb. Forløbet er afhængigt af, om der udbetales beløb til dækning af skader på forsikringen, og her kommer det ind, at forsikringstageren i kollisionstilfælde betragter bonussystemet ud fra et culpasympunkt, fordi det er dette, der i disse tilfælde bliver afgørende for, om udbetaling sker over forsikringen. Der synes ikke at være nogen udbredt kritik af, at bonus fortabes ved andre skader, som skyldes den omvendte bevisbyrde.

Selv om bonussystemet som nævnt i realiteten hviler på et objektivt grundlag, er der næppe nogen tvivl om, at det har en vis præventiv betydning. Den præventive virkning kunne formentlig, for så vidt angår mindre skader, opnås ved indførelsen af en selvrisiko, men herimod taler flere grunde. For det første kan bonustabet, der jo i reglen fordeles over flere år være betydeligt større,

end det er rimeligt, at selvrisikobeløbet, der jo skal indbetales straks, bør være. For det andet er der ingen større administrative vanskeligheder ved at indkræve den forhøjede præmie, som jo er en forudsætning for, at forsikringen kan holdes i kraft, medens selvrisikobeløb, som jo ikke kan trækkes fra i erstatningen til skadelidte, må opkræves hos forsikringstageren som enhver anden simpel fordring.

Afskaffes bonusordningerne helt, vil det betyde en meget væsentlig præmiestigning for de nuværende "elitebilister" (bilister, der har kørt uden skader i 5 år), der udgør godt 60% af forsikringstagerne. Denne præmiestigning vil næppe i forsikringstagernes øjne blive opvejet af, at de bilister, der forvolder skader, kommer til at bære en væsentlig selvrisiko, selv om provenuet ved denne selvrisiko fordeles over samtlige bilister.

Der vil opstå stor risiko for selektion imod det enkelte selskab, der kan komme til at overtage risiko for særlig mange af de såkaldte "ulykkesfugle".

Det vil formentlig være muligt at forhindre elitebilister i at samle sig i særlige selskaber.

Endelig kan tilføjes, at man også i de svenske forsikrings-selskaber anvender bonussystemer, og at man i forhold til kunderne baserer op- og nedrykning i bonusklasser på basis af culpa.

Supplement 2 til besvarelse af trafikerstatningsudvalgets  
spørgsmål af august 1976

---

ad trafikerstatningsudvalgets 6. mødereferat, side 1, punkt 1:  
"En redegørelse om de danske førerpladsforsikringer, jfr. referat  
af udvalgets 4. møde, side 3."

---

Som udgangspunkt for nedenstående redegørelse er taget oplysninger fra 1980, der på nuværende tidspunkt er det år, der foreligger bedst belyst.

Danske førerpladsforsikringer, der så godt som altid er kombineret med passagerforsikringer, dækker ved død og invaliditet med omtrent de samme variationer, der findes inden for de almindelige frivillige ulykkesforsikringer. Forsikringerne tegnes enten som forsikringer med subsidiær dækning, der kun dækker i det omfang, skadelidte ikke får erstatning på anden måde (bortset fra summaforsikringer) eller som "primære" summaforsikringer, hvor der altid kommer beløb til udbetaling, hvadenten der betales erstatning fra anden side eller ej.

De subsidiære forsikringer tegnes som regel uden dagpenge svarende til almindelige frivillige ulykkesforsikringer, og præmierne androg fra 15 til 125 kr., hvilken variation er begrundet i en forskel i dækningssummerne. De mest almindelige subsidiære dækninger var til en præmie på 30 kr.

Denne form for subsidiær dækning var tegnet i et antal af ca. 350.000 med præmie ialt anslået til knapt 10 mio.kr.

De "primære" førerpladsforsikringer kan tegnes med en dagpengedækning på i almindelighed indtil 15 kr. pr. dag i indtil 365 dage, men i almindelighed alene med dækningssummer på normalt 50.000-100.000 kr. og 100.000-250.000 kr. ved henholdsvis død og invaliditet. Præmierne for disse forsikringer varierede i forhold til dækningsorfanget fra 80 til godt 200 kr. Af disse forsikrin-

ger var tegnet knapt 250.000 med præmie ialt anslået til 25 mio. kr.

Der foretages ikke særskilt indberetning til Forsikringsrådet af antal policer, præmieindtægt og skadeudgift på disse forsikringsformer, idet de indgår i indberetningen vedrørende ulykkesforsikring, som også indeholder andre former for frivillig ulykkesforsikring. Det skønnes imidlertid, at præmieindtægten i 1980 androg ca. 35 mio.kr., og at ca. 40% af denne præmieindtægt eller ca. 14 mio.kr. vedrører førerpladsdækningen, medens resten vedrører passagerforsikring. Såvel førerpladsdækning som passagerforsikring kan tegnes særskilt.

Der henvises i øvrigt vedrørende disse forsikringsformer til vedlagte eksemplarer af vilkår og tariffer.

Skal man indføre en førerpladsdækning i færdselsloven, vil man med alle forbehold kunne opstille følgende skøn, stadig på basis af tallene fra 1980:

Det fremgår af societetetets korrigerede supplementsbesvarelse af 8.3.1977, side 6 og 7, at der i 1975 måtte antages at være ca. 2.500 førere af biler, ca. 550 motorcyklister og ca. 1.400 knallertførere, der blev dræbt eller kom til skade, uden at der i den anledning blev udbetalt erstatning. Antages det endvidere, med alle forbehold, at den gennemsnitlige udgift til erstatning af personskader i 1980 androg 25.000 kr., ville en førerpladsdækning i 1980 have medført følgende merudgifter for forsikringsselskaberne:

2.500 førere af biler à 25.000 kr. =	62,50 mio.kr.
550 motorcyklister à 25.000 kr. =	13,75 mio.kr.
1.400 knallertførere à 25.000 kr. =	35,00 mio.kr.

(Det må understreges ikke alene, at beløbet på 25.000 kr. er udtryk for et skøn, men også, at der må antages at findes betydelige udsving inden for de forskellige grupper, idet navnlig de to-hjulede trafikanter er udsat for store personskader)

---

ca. 110,00 mio.kr.



Der er her tale om skadeudgifter, som ved en skadeprocent på 80 svarer til en præmiestigning på knapt 140 mio.kr. i forhold til præmieindtægten for motoransvarsforsikring samme år på ca. 980 mio.kr., hvilket svarer til godt 14%. Der er ikke her taget hensyn til ansvarsforsikringsafgiften.

På den anden side må det antages, at præmieindtægten for førerpladsforsikringer på ca. 14 mio.kr. i det væsentlige vil bortfalde. Skønnet er foretaget under forudsætning af, at forholdene fra 1980 ikke i øvrigt ændrer sig. Af de momenter, der kan påvirke skønnet, bør nævnes den udvikling, der synes at være i gang med hensyn til at forhøje erstatningsniveauet også udover, hvad prisudviklingen siden 1980 betinger. Endvidere kan nævnes en eventuel udvidelse af reglerne i færdselslovens kapitel om forsikring og erstatning til også at omfatte færdselsskader sket uden for færdselslovens område samt, at eventuel indførelse af objektivi ansvar og lempelse af betydningen af egen skyld vil medføre, at ikke alene stort set alle nu kendte personskader vil blive dækket, men at der også herudover vil blive stillet krav om dækning af personskader, som i dag slet ikke kendes eller registreres, jfr. supplementsbesvarelsen af 8.3.1977, side 2, ad spørgsmål II, 2. Skønnet er endelig afgivet på basis af en uændret skadefrekvens.

For god ordens skyld bemærkes det, at den anslåede præmiestigning på 14% er et gennemsnit, og at forhøjelserne inden for de enkelte risikogrupper sandsynligvis vil komme til at variere meget betydeligt, som det fremgår af fordelingen i beregningen af merudgifterne på henholdsvis biler, motorcykler og knallerter.

ad trafikerstatningsudvalgets 6. mødereferat, side 1, punkt 2:

"Svar på de spørgsmål, der er stillet i referatet af 5. møde, side 5 og 6. "

---

#### 1. Hvor mange sager behandles i regresudvalg?

På basis af oplysninger fra enkelte selskaber sammenholdt med de pågældende selskabers markedsandel kan det anslås, at der i 1977 blev behandlet 1.800 - 2.000 sager i regresudvalget, hvilket svarer til mindst det dobbelte antal skader (mindst 1 skade

for hvert af de 2 selskaber). Dette tal er efter en stigning til godt 3.000 i 1978 nu på vej ned, og var i 1981 ca. 1.600 - 1.700. Af alle disse sager henvises ca. 4-5 sager om året til "voldgiften" i "tremandsudvalget". Ingen sager, der falder under udvalgets kompetence (d.v.s. under 25.000 kr.), har været henvist til domstolene. Regresudvalget behandler ikke spørgsmålet, hvorvidt det enkelte selskab kan fratrække selvrisko eller lade bonus bortfalde, og dette afgøres direkte af selskaberne med forsikringstagerne, uden at regresudvalgets afgørelse i så henseende er bindende.

## 2. Hvilken økonomisk betydning vil en kanalisering have?

I supplementsbesvarelsen af 8.3.1977, side 8, har societetet søgt at nå frem til, hvor store omkostninger i selskaberne selve regresadgangen giver. Det er ikke muligt ad eksakt vej at nå frem til en mere præcis besvarelse af dette spørgsmål, men det må skønnes, at omkostningsbesparelsen ved en kanalisering i hvert fald ligger under 1% af præmieindtægten, alt andet lige.

Regresadgangen nedfører imidlertid også omkostninger for politi og retsvæsen. De igangværende undersøgelser om forsikringselskabernes deltagelse i retssager vil formentlig kunne give et svar på, hvor stort et arbejde, der vil kunne spares ved domstolene. Med hensyn til politirapporter kan det slås fast, at når der alene er tale om tingsskade, har selskaberne lært at klare sig på anden måde, og de har derfor ingen betydning for den forsikringsmæssige behandling af tingsskader. Kun hvor en bil ikke har været kaskoforsikret, er der et hensyn at tage til skadelidte, der ved optagelse af politirapport får lettere ved at dokumentere sit krav over for skadevolderen og dennes forsikringsselskab.

Heller ikke med hensyn til personskader vil selskaberne have noget stærkt behov for politirapporter, og det sker således bogstaveligt talt aldrig, at selskaber forlanger eller foranlediger politirapporter optaget. I langt de fleste tilfælde vil det uden videre være klart, hvor ansvaret skal placeres, og kun i de 10% af samtlige sager om personskader, hvor der sker skyldfordeling samt måske i et noget tilsvarende antal tilfælde, hvor sagen ender med fuld anerkendelse eller ren afvisning, kan det antages, at politirapporter i et vist omfang er af værdi for placeringen af ansvaret. Ind-

føres et objektivt ansvar, lempelse af betydning af egen skyld og af accept af risiko, vil dette antal formentlig falde til nogle ganske få procent, men også bortset herfra vil forsikringsselskaberne, således som det er tilfældet i mange andre lande, kunne klare sig helt uden politirapporter. Ved et objektivt ansvar vil politirapporternes betydning formentlig alene bestå i en lettelse for skadelidte, der lettere vil kunne få fastslået, at der overhovedet er sket en færdselsulykke, og at han har været impliceret. Rapporten får ingen betydning for spørgsmålet om regres og vil således kunne undveeres, hvadenten man gennemfører en kanalisering eller ikke. Der vil således næppe være nogen besparelse at indvinde ved kanalisering, for så vidt angår politiets arbejde, der kan indskrænkes til - som det i realiteten allerede er tilfældet nu - at vedrøre egentlige strafforfølgningmæssige formål.

Kanalisering vil derimod utvivlsomt få en væsentlig økonomisk betydning for de forsikrede. Bonussystemet kommer til at miste meget af sin betydning, og må det forlades, vil elitebilister i almindelighed komme til at betale gennemsnitspræmie, som i dag er 70% højere end eitepræmien, hvilket kommer de mindre gode bilister til gode, da disse til gengæld kun vil skulle betale gennemsnitspræmien. Det vil sandsynligvis, jfr. udviklingen i Sverige, medføre sletning af en del kaskoforsikringer, hvilket igen vil medføre problemer, navnlig for skadelidte, jfr. nedenfor.

Der er ingen tvivl om, at generelle ordninger som bonus- og selvrisikosystemer har en præventiv værdi, selv om det næppe er muligt at udtale sig eksakt om omfanget af denne værdi. Det vil imidlertid være klart, at muligheden for, at ens forsikring bliver belastet med skader uden egen skyld, i langt højere grad, end det er tilfældet i dag, vil få nogle bilister til at køre mindre forsigtigt. Der synes endvidere i selskaberne at være en erfaring for, at selve begrebet "elitebilist" har en væsentlig effekt, der ikke alene beror på det rent økonomiske, men også er af psykologisk art. Som det fremgår af besvarelsen vedrørende førerpladsdækninger, vil endvidere en kanalisering, for så vidt angår motorcyklister og navnlig knallerter, medføre en væsentlig yderligere forstærkning af de væsentlige præmiestigninger, som en førerpladsdækning i sig selv indebærer.

Det nå .i øvrigt antages, at en kanalisering vil medføre en helt ændret skadeudvikling for de forskellige grupper af forsikringstagere og eventuelt også en forandring af gruppeinddelingen. Det er ikke muligt at fremkomme med eksakte oplysninger herom på nuværende tidspunkt, men det kan som eksempler nævnes, at de i forvejen forholdsmæssig høje præmier for erhvervsmæssig persontransport (taxaer, busser) vil blive uforholdsmæssig meget forhøjet, fordi de pågældende forsikringer ved en kanalisering skal bære alle personskader på passagererne, selv om det ofte er andre, der er ansvarlige for skaderne. Modsat gælder for godstransport, hvor de skader, der forvoldes af store transportvogne på andre, er væsentlig større end skader, der forvoldes af andre på personer i disse store solide vogne.

Ud over de anførte virkninger på præmierne må det endvidere forudses, at der kan opstå ulemper ved en kanalisering. For det første vil en kanalisering ikke løse de problemer, der opstår, når en skadelidt forlanger erstatning for tab, der ikke dækkes af kaskoforsikringen, som f.eks. afsavnskrav og værdiforringelse, ligesom reguleringen af skader på ikke-kaskoforsikrede køretøjer vil volde problemer. Der må formentlig ske en forskellig behandling, alt efter om den manglende kaskoforsikring skyldes, at køretøjet ikke har kunnet forsikres, at præmie ikke er betalt, at en privat forbruger har ment, at kaskopræmien var for høj, eller at et større erhvervsforetagende eller offentlig myndighed har besluttet at bære risikoen selv. I sidstnævnte forbindelse kan nævnes, at der også findes mellemløsninger, hvorefter et erhvervsforetagende har valgt en ekstraordinær stor selvrisiko som led i det såkaldte "risk management", således at overgangen mellem en normal kaskoforsikring med selvrisiko og undladelse af at tegne kaskoforsikring bliver flydende. For det andet kan nævnes problemer i relation til udenlandske køretøjer, hvor man på grund af forskellig lovgivning vil komme i den næppe acceptable situation, at person- og tingskader ikke vil kunne kræves dækket hos en dansk skadevolder. Dette problem ville muligvis kunne løses ved at pålægge Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring at dække person- og tingskader på udenlandske køretøjer forvoldt af danske, men foreningen ville ikke kunne gøre regres over for de udenlandske selskaber, i hvert fald ikke for så vidt angår skader på føreren, og det ville

således blive, de danske forsikringsselskaber og dermed de danske forsikringstagere, der ville komme til at betale sådanne skader.

Endelig bør det påpeges, at en kanalisering nok vil medføre, at det i en overgangsperiode af uvis længde vil koste omkostninger og vanskeligheder at overbevise forbrugerne om, at deres egen mere eller mindre forsigtige kørsel stort set ikke længere vil have virkning på den præmie, de skal betale.

3. Hvorledes vil præmien på særlige gruppers forsikringer (f.eks. juristforsikringer og Popermo) blive påvirket af en kanalisering?

Der kan næppe siges noget konkret herom, men som det fremgår af besvarelsen ad 2., vil der for disse særlige gruppers vedkommende i hvert fald blive tale om væsentlige præmieforhøjelser, samtidig med at det måske vil blive tvivlsomt, om grupperne vil kunne opretholdes som særlige tarifgrupper, idet det bliver andre kriterier end førernes kørselsmæssige egenskaber, der kommer til at få den afgørende betydning.

4. Den økonomiske betydning af policeregres og lovpligtig regres.

Den lovpligtige regres har i realiteten ingen økonomisk betydning, og i betragtning af hvor sjældent det er muligt at gennemføre sådanne regreskrav, skal det tilføjes, at den præventive betydning formentlig heller ikke er stor.

Policeregres i vid forstand foreligger, dels når dækningen er ophørt på grund af manglende præmiebetaling, hvor enten selskabet eller, efter udløbet af den gældende frist på 4 uger fra afmeldelsen til Centralregisteret, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring har ubetinget regres over for forsikringstageren, dels i forsikringens løbetid, fordi der foreligger objektive risikobegrænsninger, eller hvor sikkerhedsforskrifter er overtrådt, hvor der gøres fuld regres, eller hvor der foreligger en risikoforøgelse, hvor dækning i forhold til forsikringstageren sker pro rata.

Ingen af de nævnte former for regres kan antages at indbringe så stort økonomisk udbytte, at det under de nugældende regler har væsentlig betydning for præmiefastsættelsen.

Det er imidlertid klart, at navnlig regressen ved manglende præmiebetaling har afgørende betydning for, at præmier bliver betalt uden det offentliges medvirken, men at også de øvrige former for regres har væsentlig præventiv betydning og betydning for korrekt præmieberegning. Ophæver man disse former for regres, vil det næppe være muligt at overskue de økonomiske konsekvenser.

ad trafikerstatningsudvalgets 6. mødereferat, side 1, punkt 3:

"Oplysninger om, hvilken betydning en udvidelse af dækningen af skader forvoldt af uforsikrede og ukendte motorkøretøjer vil have."

a. Uforsikrede køretøjer:

Ufcrsikrede køretøjer frembyder i relation til objektivt ansvar og lempelse af betydningen af egenskyld ikke særlige problemer i forhold til, hvad der gælder forsikrede køretøjer. Derimod vil utvivlsomt en eventuel udvidelse af den obligatoriske forsikringsdækning til også at gælde uden for færdselslovens område medføre en forholdsmæssigt betydeligt stærkere stigning i skadeudgifterne vedrørende uforsikrede motorkøretøjer end i øvrigt. Det samme gælder en eventuel førerpladsdækning, hvor de økonomiske konsekvenser vil kunne blive meget store, specielt for så vidt angår knallerter, hvor en ikke uvæsentlig del af knallertpræmien må antages at ville medgå til dækningen igennem Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring af de uforsikredes skader. Det følger af det her oplyste, at en i geografisk henseende ubegrænset førerpladsdækning vil belaste de grupper, hvor antallet af uforsikrede køretøjer er særlig stort - navnlig selvkørende arbejdsmaskiner, traktorer m.v. og knallerter - i formentlig uacceptabel høj grad, selv om det ikke vil være muligt at foretage et blot nogenlunde underbygget skøn for, hvor store tal der bliver tale om.

### b. Ukendte køretøjer;

Indførelse af objektivt ansvar og lempelse af betydningen at egenskyld vil formentlig kun i ringe grad forøge skadeudbetalinger vedrørende ukendte køretøjer mere, end det vil blive tilfældet, for så vidt angår kendte køretøjer. En "kanalisering" vil formentlig ikke få nogen større betydning på dette område, hvor der jo i henhold til de nugældende regler alene dækkes personskader. En udvidelse af det geografiske område for dækningspligten vil formentlig heller ikke betyde mere på dette område end i øvrigt.

Derimod ville en udvidelse af dækningen til også at omfatte tingsskader utvivlsomt medføre en voldsom stigning af anmeldte skader, ikke alene fordi allerede nu kendte tingsskader vil blive dækket, men også fordi Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, der dækker disse skader, vil blive udsat for en lang række krav af mere eller mindre tvivlsom art, og hvoraf man formentlig vil blive nødt til at dække mange, hvor det er utvivlsomt, at skaden er forvoldt af et automobil, men måske knapt så sikkert, at bilen er ukendt. En "kanalisering" ville hjælpe noget herpå, idet man ville undgå en række parkeringsskader og andre skader på andre motorkøretøjer. Tilskyndelsen til at tegne kaskoforsikring ville imidlertid nok blive mindre, hvis man på den obligatoriske forsikring indførte yderligere en ansvarsdækning på almindeligt culpa-grundlag til dækning af skader, der ikke var dækket af en kaskoforsikring. Sådanne skader skulle i så fald ligeledes dækkes af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, hvis det blev sandsynliggjort, at et ukendt motorkøretøj havde været involveret, og idet man med hensyn til beviset for culpa hos det ukendte motorkøretøjs fører selvsagt alene måtte forlade sig på skadelidtes forklaringer. Udgifterne ved en udvidelse af dækningen til også at gælde tingsskader ville endvidere utvivlsomt blive uforholdsmæssigt meget større ved en udvidelse af dækningen til også at omfatte skader uden for færdselslovens område.

vju 490-07

Trafikskadelag (1975: 1410) .

**Inledande bestämmelser.**

1 §. Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett at föras av gående
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,
- 3) motorredskap som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Trafikförsäkring .

2 §. Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgörs dock försäkringsplikten av innehavaren.

Trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som har registrerats i bilregistret kan genom uppsägning av försäkringstagaren upphöra att gälla endast om

1. fordonet inte längre är registrerat i bilregistret,



2. fordonet är avställt, eller
3. försäkringstagarens skyldighet att hålla fordonet försäkrat har upphört av någon annan anledning.

Andra stycket skall inte tillämpas, om för fordonet gäller trafikförsäkring hos en annan försäkringsanstalt.

3 §. Staten är ej skyldig att hålla trafikförsäkring. Sådan skyldighet åvilar ej heller annan beträffande .... (civilforsvarskøretøjer m.v.).

4 §. Regeringen kan föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikt beträffande

1. motordrivet fordon som tillhör viss främmande stat,
2. annat motordrivet fordon som är registrerat eller hemmahörande i viss främmande stat.

5 §. Trafikförsäkring meddelas av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. Försäkringsanstalt som har fått sådant tillstånd är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring.

I tillstånd som avses i första stycket kan skyldigheten att meddela trafikförsäkring begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom visst område.

6 §. Återkallar regeringen tillståndet för en försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, skall den som har tagit trafikförsäkring hos anstalten och som är skyldig att ha sådan försäkring taga ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kunnat offentliggöras i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

7 §. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer

meddelar närmare föreskrifter om försäkringsanstalts verksamhet enligt denna lag.

#### Trafikskadeersättning.

8 §. För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968: 45).

9 §. I fråga om trafikskadeersättning äger 5 kap. skadeståndslagen (1972: 207) samt lagen (1973: 213) om ändring av skadeståndslivräntor motsvarande tillämpning.

10 §. Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon som är i trafik, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

Skadas motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med sådant fordon, utgår trafikskadeersättning endast om skadan har uppkommit i följd av trafik med annat motordrivet fordon och därvid orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. I sådant fall utgår ersättningen från trafikförsäkringen för det andra fordonet.

11 §. Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskade som tillfogas försäkringstagaren genom det eg-

na fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

12 §. Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkans anses föreligga, om vållande i samband med förändrad av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

13 §. Skall trafikskadeersättning för en och samma skada utgå från trafikförsäkringarna för flera fordon, svarar försäkringarna solidariskt för ersättningen.

14 §. Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst femtio miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår

1 första hand ersättning för personskada. Ersättningarna **till** dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

15 §. Beträffande motordrivet fordon som enligt 3 § eller med stöd av 4 § 1 är undantaget från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar staten för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fall som avses i första stycket gäller vad som i denna lag föreskrives om försäkringsanstalt i tillämpliga delar staten.

16 §. Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tilstånd att meddela trafikförsäkring, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas.

17 §. Skadelidandes rätt till trafikskadeersättning får, utöver vad som anges i denna lag, inskränkas endast på grund

av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen och som enligt lagen (1927: 77) om försäkringsavtal eller konsumentförsäkringslagen (1980: 38) kan medföra begränsning av försäkringsgivarens skyldighet att utge försäkringsbelopp.

#### Skadestånd m.m.

18 §. Utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå får den som drabbas av skada i följd av trafik med motordrivet fordon i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller där- om. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han endast om särskilda skäl föreligger berättigad till skadestånd i den delen.

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befördrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

19 §. Den som har utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Detta gäller dock ej i den mån trafikskadeersättningen skulle ha kunnat krävas åter från den skadeståndsskyldige enligt 20 §.

Har försäkringsgivare enligt avtal om annan skadeförsäkring än trafikförsäkring utgett ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon, indträder försäkringsgivaren intill beloppet av den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning. Detsamma gäller **när** enligt förbindelse i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring ersättning har utgetts med verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som olycksfallet eller sjukdomen har medfört.

#### Trafikförsäkringsanstalts återkravs rätt m.m.

20 §. Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vål-

lats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadeli-  
dandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäl-  
ler, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som  
**har** gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:  
649) om straff för vissa trafikbrott.

Xr **ägare** eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt  
**lag eller** annan författning ansvarig för skada för vilken  
trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten  
**kräva** ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning  
som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansva-  
ret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

21 **§.** I avtal om trafikförsäkring får göras förbehåll om  
rätt för försäkringsanstalten att kräva utgiven trafikska-  
deersättning åter från försäkringstagaren intill belopp för  
vilket denne har åtagit sig att stå självrisk.

Förbehåll om rätt till återkrav från fysisk person får för  
varje skadehändelse göras gällande med högst en tiondedel  
av det basbelopp enligt lagen (1962: 381) om allmän försäk-  
ring som gäller för det år skadehändelsen inträffar.

22 **§.** Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon  
i följd av trafik med detta fordon och annat motordrivet for-  
don och har skadan orsakats genom vållande i samband med  
förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet  
på detta, får trafikskadeersättning som har utgått för ska-  
dan krävas åter från försäkringen för det andra fordonet.  
Har vållande eller bristfällighet förekommit även på det först-  
nämnda fordonets sida, fördelas ersättningsansvaret mellan  
fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn  
till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och om-  
ständigheterna i övrigt.

Kan enligt första stycket ersättning krävas åter från för-  
säkringarna för två eller flera fordon, svarar försäkringar-  
na solidariskt.

23 §. Svarer trafikförsäkringarna för flera fordon solidariskt, skall försäkringarna sinsemellan taga lika del i ersättningsansvaret. Har skadan orsakats genom vållande i samband med förandet av något av fordonen eller genom bristfällighet på något av dem, skall dock försäkringen för det fordonet bära hela ersättningen i förhållande till försäkringen för fordon på vars sida varken vållande eller bristfällighet har förekommit. Föreligger vållande eller bristfällighet på flera sidor, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt.

24 §. I fall som avses i 16 § fördelas försäkringsanstalternas inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har utgetts enligt 16 § andra stycket får intill en tiondedel av det basbelopp som anges i 21 § krävas åter från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får dock ej krävas åter, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt.

Har trafikskadeersättning utgetts enligt 16 § tredje stycket och blir fordonet sedermera känt, får ersättningen krävas åter från den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

25 §. Den som på grund av ansvarighet för skada enligt 20 § har utgett ersättning till försäkringsanstalt får efter vad som är skäligt kräva ersättningen åter från annan som också är ansvarlig för skadan enligt 20 §.

Försäkringstagare som har krävts på självriskbelopp enligt 21 § och försäkringspliktig som har krävts på belopp som av-

ses i 24 § andra stycket inträder intill det utgivna beloppet i den rätt till skadestånd enligt 20 § eller den rätt till återkrav enligt 22 eller 23 § som tillkommer försäkringsanstalten respektive försäkringsanstalterna. Är försäkringsstagaren eller den försäkringspliktige ansvarig för skadan enligt 20 §, äger första stycket motsvarande tillämpning.

26 §. Ersättning som har utgetts enligt denna lag får utöver vad som följer av 20-25 §§ krävas åter endast på grund av åtagande av annan än försäkringstagaren.

#### Övriga bestämmelser .

27 §. Så snart ägare, brukare eller förare av motordrivet fordon har fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall enligt denna lag, skall han underrätta den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet om händelsen. Han är vidare skyldig att på begäran lämna försäkringsanstalten behövliga upplysningar och handlingar.

28 §. Den som vill bevaka rätt till ersättning enligt denna lag eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad.

Förbehåll om kortare tid för väckande av talan än som anges i första stycket är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

29 §. Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej tagas i mät för den skadelidandes skuld. Utmätning av livräntebelopp kan dock ske enligt vad som föreskrives i 7 kap, utsökningsbalken. I fråga om förbud mot utmätning sedan ersättning har betalats ut gäller 5 kap. 7 § andra stycket utsökningabalken.

Försäkringsanstalt får kvitta fordran på självriskbelopp en-



ligt 21 § mot försäkringstagarens fordran hos anstalten. Fordran på ersättning som avses i 24 § andra stycket får kvittas mot fordran som innahas av den försäkringspliktige.

Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej i vidare mån än som följer av 19 § överlätas innan ersättningen är tillgänglig för lyftning.

30 §. I fall som avses i 16 § företrädes försäkringsanstalterna i ärende om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening, i vilken anstalterna är medlemmar. För visst ärende eller viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av anstalterna att företräda de övriga.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

31 §. Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och ej är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt til gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift bestämmes på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av premie på grund av omständigheter som ger anledning till antagande att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om sådana omständigheter föreligger i det särskilda fallet.

Utan hinder av andra stycket får trafikförsäkringsavgift tagas ut med femtio kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgift, om särskilda skäl föreligger. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift äger 28 § första stycket motsvarande tillämpning.

32 §. Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och ej är avställt, kan den försäkringspliktige föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt.

Föreläggande som avses i första stycket meddelas av länsstyrelsen i det län där den försäkringspliktige har sin adress enligt bilregistret. Mot sådant föreläggande får talan ej föras.

33 §. Saknas föreskriven trafikförsäkring när motordrivet fordon som ej är registrerat i bilregistret eller som är avställt brukas i trafik här i landet av den försäkringspliktige eller av annan med dennes tilstånd, döms den försäkringspliktige till böter.

Fortsätter den försäkringspliktige under tid då han står under åtal för förseelse som avses i första stycket att begå sådan förseelse, skall vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

34 §. Förare av moped skall under färd här i landet medföra bevis om at mopeden är trafikförsäkrad och på anmodan visa upp detta för bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till böter, högst et-tusen kronor. Han är dock fri från ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos polismyndighet att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen samt omständigheterna ger vid handen att förseelsen har be-rott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den 1. juli 1976.

vju 490-08

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer. (Bil-ansvarslova.)

Kapitel 1. Kva Lova gjeld. Definisjon.

§ 1. (kva lova gjeld).

Denne lova gjeld skadebot for skade som motorvogner gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade.

§ 2. (skade som ikkje går inn under lova).

Reglane i lova gjeld ikkje tilfelle då skaden

- a) kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn køyredoring, eller
- b) er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast, eller
- c) er gjord medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve, eller
- d) er atomskade som går inn under lov om atomenergivirkosomhet, kapittel III om erstatning og forsikring.

Gjer ei **uregistrert** motorvogn skade og vogna ikkje skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, går tilfellet inn under lova berre når skaden er gjord på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast eller skaden kjem av at vogna er brukt der. Departementet kan fatsetja at alle eller sume slag motorvogner skal ha med lovleg trygdeprov når dei vert køyrde eller fråsegsette på slik stad som er nemnd i fyrste punktum.

§ 3. (kva det er meint med motorvogn).

Med motorvogn er i denne lova meint køyretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å køyrast på bakken, så-

leis og trådbuss (trolleybuss), men ikkje køyretøy som går på skjener.

Eit luftfartøy eller luftputefartøy er ikkje motorvogn, og det er heller ikkje køyretøy som er så laga at det einast kan styrast av folk til fots.

Tilhengjar og anna vedheng til ei motorvogn vert rekna for ein part av vogna når dei vert køyrde i samband med vogna eller er fest til henne i anna høve. Gjer eller får ein tilhengjar skade i andre tilfelle, vert han halden for serskild motorvogn såframt han er registrert etter vegtrafikklova eller skal vera registrert eller ha eigne kjennemerke.

Kongen kan fastsetja at inkje eller berre surt av lova skal gjelda for serskilt nemnde motorvogner når han meiner at vognene sjølve eller bruken av dei, er til serleg liten fare i vegferdslova. Reglane i § 8 om samanstyrt og anna gjeld likevel skade som råker slik vogn eller folk eller gods i henne.

Kapitel II. Skadebot som trafikktrygdaren skal svara.

§ 4. (grunnlaget for skadebot).

Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden.

§ 5. (skade som ikkje kan krevjast bøtt).

Ingen kan krevja skadebot etter denne lova for

- a) skade på motorvogna sjølv med tilhøyrslø, og heller ikkje for skade på gods som vert ført med vogna, frårekna gangklede og andre vanlege eigne bruksting som folk har på seg på køyreturen og som vert skadde i samband med at folk eller ei vogn får skade.
- b) skade som nokon får på godset sitt medan han køyrer motorvogna eller tilhengjaren eller anna vedheng til dei.

- c) skade som nokon får - han sjølv eller godset hans - i samband med at han eller arbeidsherren hans mot vederlag har teke på seg å vøla eller sjå til ei motorvogn eller ha ei vogn til gøymings og ikkje anten vogneigaren eller brukaren eller nokon som er med i vogna, utan å ha med arbeidshavaren å gjera, er skuld i skaden eller av andre grunnar har ansvaret etter vanlege skadebotreglar,
- d) skade på hund som går laus, når ikkje anten eigaren eller brukaren åt vogna eller nokon som er med i henne, er skuld i skaden eller av andre grunnar har ansvar etter vanlege skadebotreglar.

§ 6. (korleis skadebota vert fastsett).

Skadebota vert fastsett etter vanlege skadebotreglar når ikkje anna er sagt.

Lova gjeld og skadebot for mein etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeerstatning § 3 - 2, men ellers ikkje skadebot (oppreisnad) for ikkje økonomisk skade.

Attåt skadebot skal det og svarast rente etter lov om renter ved forsinket betaling m.m. § 3. Melding om skaden til trygdelaget vert rekna som påkrav.

§ 7. (når skadelidaren har medverka til skaden).

Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.

Gjer ei motorvogn skade medan ho står still og skaden ikkje vert gjord medan vogna vert sett i gang eller stogga, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falle heilt bort, jamvel når skadelidaren kan leggjast berre lite til last.

Skadelidar som av fri vilje køyrde seg i den vogna som gjorde skaden enda han visste eller måtte vita

- a) at vogna var fråvænd rette innehavaren med brotsverk, eller
- b) at vogna vart nytta i samband med eit brotsverk; eller
- c) at køyraren var påverka av alkohol eller av andre rusande eller døyvande råder (jfr. vegtrafikklova § 22 første leden),

kan ikkje få skadebot utan serlege grunnar er for det.

§ 8. (samanstøyt og anna).

Skade som ei motorvogn gjer på ei anna motorvogn eller ei skjenegangsvogn eller på folk eller gods i slike vogner, går inn under trafikktrygdinga åt vogna berre når skaden kjem av

- a) at eigaren, brukaren eller køyraren eller nokon annan som var med i vogna, ikkje bar seg forsvareg åt, eller
- b) at vogna anten ikkje var i orden eller svikta.

Var det på skadelidar-sida og, slike omstende som er nemnde i fyrste leden, avgjer retten om det skal svarast skadebot etter fyrste leden og då kor stor summen skal vera. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.

§ 9. (ansvarsgrense ved skade på gods).

Når gods vert skadd, kan skadebota vera opptil 150.000 kroner for det som vert skadd i same hending. Var det meir enn ei vogn som gjorde skaden, hefter dei som har ansvaret for kvar vogn, for heile summen.

Er skaden på gods større enn kr. 150.000 og meir enn ein har lide skade, vert summen bytt mellom dei etter storleiken på kvart skadebotkrav. Krav om skadebot må setjast fram til trygdeverket eller, om så er, staten eller den kommunen eller kommunale institusjonen som det gjeld, jfr. § 16, seinast ein månad etter skaden vart gjord. Skadelidar som set fram kravet sitt etter den tid og etter at skadebota til andre

skadelidalarar er utreidd, kan krevja sitt berre av det som står att av ansvarssummen (trygdesummen).

Attåt skadebot som er nemnd i denne paragrafen, skal det svarast rente etter § 6 og sakskostnad.

§ 10. (motorvogn som ikkje er trygda eller ikkje kjend).

Når ei motorvogn som skulle vore trygda, men ikkje er det, gjer skade på folk eller gods, skal dei trygdelaga som er godkjende etter § 17, bera skaden i lag, som om vogna hadde vore lovleg trygda hjå dei. Dette gjeld likevel ikkje om skade som eigaren eller brukaren lid og heller ikkje når skadelidaren køyrde seg i vogna enda han visste eller måtte vita at ho ikkje var lovleg trygda.

Har ei motorvogn gjort skade på folk, men ingen veit å seia kva for vogn det var, skal dei trygdelaga som er godkjende etter § 17, bera skaden i lag som om vogna hadde vore lovleg trygda hjå dei. Det samme gjeld då og skade på gangklede og andre eigne vanlege bruksting som skadelidaren hadde på seg. Regelen i første punktum i leden her gjeld tilsvarande for skade på fast eigedom.

### Kapitel III. Eige ansvar. Attsøkjingsrett.

§ 1.1. (ansvar for eigar, brukar, m.m.).

Når den som eig eller brukar ei motorvogn eller er med i vognen, har ansvar etter vanlege skadebotsreglar for skade som går inn under denne lova, kan retten minka kravet etter regelen om lemping i § 3 - 8 i lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning. Tilsvarande gjeld og ved skade på gods.

Reglane i § 8 om korleis ansvaret for skade etter samanstøyt og anna skal bytast, gjeld dei som er nemnde i fyrste leden og, når ein slik har ansvaret for skaden.

Trafikktrygdaren (eller den som er ansvarleg etter § 16) skal

bera all skadebot i samsvar med reglane i kapitel II så langt han ikkje kan søkja utlegget att hjå den ansvarlege.

§ 12. (attsøkjingsrett for trygdaren).

Den summen som ein trygdar lyt reida ut for ei trygda motorvogn etter denne lova, kan han krevja att hjå den som eig eller brukar vogna eller var med i henne og som

- a) gjorde skaden med vilje eller i grov aktløyse, eller
- b) hadde teke rådvelde over vogna med brotsverk eller medverka til at vogna vart brukt enda han visste eller måtte vita at ho var fråvend rette innehavaren med brotsverk, eller
- c) sjølv hadde valda at han var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jfr. vegtrafikklova § 22 første leden) medan han køyrde vogna og gjorde skade eller medverka til at vogna vart brukt endå han visste eller måtte vita at køyraren var påverka.

Kjem det til å verka urimeleg i fall heile attsøkjingskravet lyt svarast, og skaden ikkje er gjord med vilje, kan retten mihka kravet eller lata det falla heilt bort.

Ingen kan trygda seg mot attsøkjingskrav etter denne paragrafen. Avtale om det gjeld ikkje.

Ein trygdar kan ikkje seia frå seg attsøkjingsrett som han har etter denne paragrafen. Atterhald om attsøkjingsrett i større omfang enn det er sagt her i lova, gjeld ikkje utan det er samhøveleg med reglane i trygdeavtalelova. Atterhald om slik attsøkjingsrett av di ein ansvarleg har gjort skaden i aktløyse, gjeld berre i dei tilfelle då aktløysa er grov. Føresegna i fyrste leden, siste punktum, gjeld når trygdaren har teke slikt atterhald og.

§ 13. (attsøkjingsrett når motorvogna skulle vore trygda, men ikkje er det).

Dei trygdelaga som har reidd ut skadebot etter § 10 fyrste



leden, kan søkja utlegget att, anten nokon er ansvarleg for skaden etter vanlege skadebotreglar eller ikkje, hjå denn som forsømde å trygda motorvogna, eller hjå den som kørde henne då skaden vart gjord, enda han visste eller måtte vita at vogna ikkje var lovleg trygda. Kjem det til å verka urimeleg i fall heile kravet lyt svarast, og åtferda er orsakande, kan retten minka kravet.

Har nokon annan ansvaret for skade som ei motorvogn gjer, gjeld reglane i § 12 på tilsvarande mate.

§ 14. (attsøkjingsretten skal vika for retten åt skadelidar).

Attsøkjingskrav som har samband med skade som går inn under denne lova, kan ikkje gjerast gjeldande på slik mate at skadelidaren ikkje får det han skal ha for same skaden.

Kapitel IV. Trafikktrygding.

§ 15. (motorvogner skal vera trygda).

Motorvogn som er registrert eller skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafikktrygda for all skade som går inn under kapitel TI. Er ei vogn ikkje trygda så som nemnt i fyrste punktum, og eigaren eller innehavaren let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova, skal eigar eller innehavar eller den som brukar eller kører vogna såleis, trafikktrygda henne.

§ 16. (kven som ikkje treng om å trygda seg) .

Motorvogn som høyrer den norske staten til, treng ikkje vera trygda etter denne lova.

Når departementet samtykkjer, treng heller ikkje motorvogn som høyrer ein framand stat eller ein mellomfolkeleg samskipnad til, vera trygda etter denne lova.

I serhøve kan departementet jamvel samtykkja i at ein kommune eller ein kommunal institusjon let vera å trygda sine motorvogner etter denne lova, anten sume slag motorvogner eller alle slag.

Når ei motorvogn er utrygda etter denne paragrafen, og vognagjer skade, har staten, eller den kommunen eller den kommunale institusjonen det gjeld, same ansvaret som ein trygdar har etter lovleg trygding og, om inkje anna er avtala, same rett som ein trygdar, til å søkja sine utlegg att hjå andre avsvarelege.

§ 17. (trygdeverk og føresegner).

Trafikktrygding skal tingast i eit trygdeverk som Kongen har godkjent.

Departementet kan gjeva nøgnare føresegner om slike trygdeverk og om trygding, trygdevilkår og premi, såleis, m.a.:

- a) om ei trygding skal gjelda skade som motorvogn gjer i utlandet,
- b) om trygding for utanlandske motorvogner medan dei vert nytta her i riket mellombels,
- c) om at trygdaren lyt godtaka ei skadeoppgjerd som ein godkjend samskipnad av trygdeverk har godteke,
- d) om korleis skadebot som vert utreid etter § 10, skal bytast på dei trygdelaga det gjeld.

§ 18. (innsøkjing av trygdepremi og eigen vågnadssum).

Premi for trafikktrygding etter denne lova kan søkjast inn med pantning.

Det same gjeld eigen vågnadssum i samsvar med offentleg godkjende trygdevilkår.

§ 19. (når ein trygdeavtale held opp å gjelda og ymist anna; samhøve med trygdeavtalelova).

Enda om ein trygdeavtale held opp å gjelda, vert trygdinga ståande ved makt til bate for dei som har rett på skadebot, til dess det er gjort ein ny trafikktrygdeavtale.

Trygdinga fell likevel bort når det er lide 2 månader etter at bilregisteret eller politiet har fått skriftleg melding frå trygdaren om at avtalen har halde opp å gjelda. Kjennermerke og vognkort kan utan vidare varsel dragast inn etter nærare føresegner gitt av departementet. I føresegnene kan departementet og fastsetja at kjennermerke og vognkort som er dregne inn, ikkje skal leverast ut att før det er betalt ei særleg avgift.

Trygdaren skal i betalingsvarsel eller oppseiing til trygdetingaren gjera han kjend med kva fylgje det kan få etter første leden i paragrafen her eller etter § 20 første leden bokstav a og b om han ikkje betaler eller leverar inn kjennermerke og vognkort av eige tiltak.

Trygdaren er ansvarleg for alle fylgjer av ei skadehending som ber til i trygdetida, såleis og for dei som kjem til syne etter at trygdetida er ute.

Paragrafane 1-23, 25-58, 92-94 og 96 i trygdeavtalelova gjeld for trafikktrygding etter denne lova med, så framt ikkje anna er sagt her i lova eller går fram av samanhegen. Mellom trygdar og trygdetingar skal ei trafikktrygding haldast for ansvarstrygding enda om trygdetingaren sjølv ikkje er ansvarleg. Reglane om foraldring i §§ 29 og 30 i trygdeavtalelova gjeld ikkje om skadebot eller attsøkjingskrav etter denne lova.

## Kapitel V. Straffer. Kva tid lova tek til å gjelda og om brigde i andre lover.

### § 20. (straffer).

Om nokon

a) let vera å tinga lovboden trafikktrygding etter denne

- lova eller å halda ved lag trygdeavtale, slik at avla-  
len held opp å gjelda, eller
- b) brukar eller køyrer ei motorvogn endå han veit eller  
må vita at vogna ikkje er lovleg trygda slik som nemnd  
i bokstav a, eller
- c) let vera å retta seg etter påbod om trygdeprov, gjevne  
med heimel i § 2 andre leden, vert han straffa med bot.

Hjelper nokon til med slike lovbrøt, er straffe den same.

§ 21. (kva tid lova tek til å gjelda).

Kongen fastset kva tid lova skal taka til å gjelda.

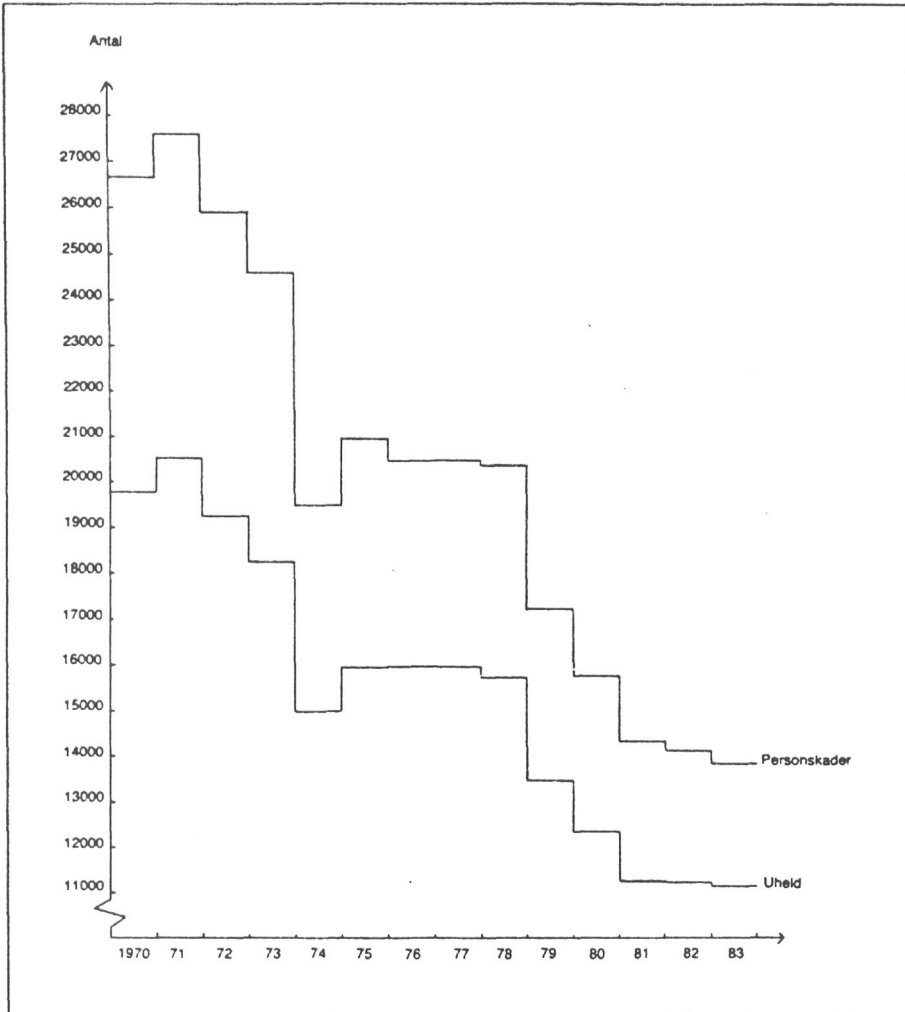
Er trygda for ei motorvogn etter § 11 i motorvognlova gjeven med ei trygding når denne lova vert sett i kraft, hefter tryg-  
daren frå **då** av og til trygdeavtalen held opp å gjelda (jfr.  
§ 19) etter reglane her i lova for all skade som vogna kan  
koma til å gjera i den tidbolken. For det som er att av tryg-  
detida når lova vert sett i kraft, skal trygdetingaren svara  
så stor trygdepremi som laget lovleg reknar seg etter denne  
lova, frårekna premi som alt er utreidd for den tida.

Oplysninger fra Danmarks Statistik

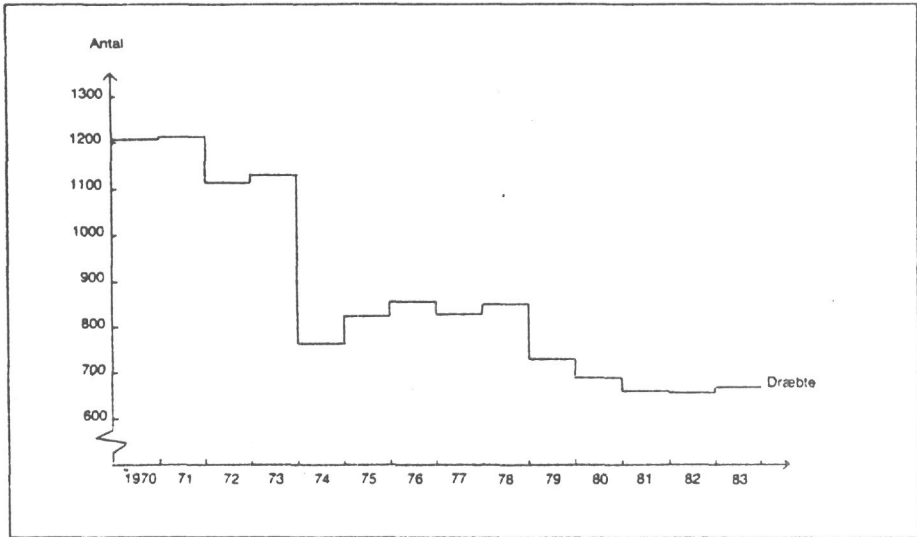
om færdselsuheld med motordrevne  
køretøjer i 1983.

( kilde: Færdselsuheld 1983 )

Figur 1.1 Antal uheld og personskader 1970-83  
Accidents and casualties 1970-83



**Figur 1.2** Antal dræbte ved færdselsuheld 1970-83  
Persons killed in road traffic accidents 1970-83



Tabel 1.1 Antal uheld og personskader 1970-83  
Accidents and casualties 1970-83

	Antal uheld		Antal personskader						Antal indberettede materiel- skadeenhed	Antal skadefan- meidler til forsikrings- berne <sup>1)</sup>	
	I alt	pr. dag	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	I alt	pr. dag	pr. 1000 ind- byggere			pr. uheld
1970	19782	54,2	1208	13642	11806	26656	73,0	5,42	1,35	712294	
1971	20507	56,2	1213	14262	12112	27587	75,6	5,56	1,35	693625	
1972	19245	52,6	1116	13351	11418	25885	70,7	5,18	1,35	664022	
1973	18242	50,0	1132	12571	10885	24588	67,4	4,90	1,35	588885	
1974	14974	41,0	766	10197	8514	19477	53,4	3,86	1,30	517525	
1975	15929	43,6	827	10783	9317	20927	57,3	4,14	1,31	504728	
1976	15951	43,6	857	11698 <sup>2)</sup>	7901 <sup>2)</sup>	20456	55,9	4,03	1,28	9905	
1977	15942	43,7	828	11493	8155	20476	56,1	4,03	1,28	10660	
1978	15705	43,0	849	11196	8321	20366	55,8	4,00	1,30	11012	
1979	13467	36,9	730	9267	7220	17217	47,2	3,37	1,28	10160	
1980	12334	33,7	690	8477	6584	15751	43,0	3,08	1,28	9599	
1981	11257 <sup>3)</sup>	30,8	662	8546	5103 <sup>3)</sup>	14311 <sup>3)</sup>	39,2	2,79	1,27	10980	
1982	11196	30,7	658	8427	5015	14100	38,6	2,75	1,26	11155	
1983	11115	30,5	669	8105	5032	13806	37,8	2,70	1,24	12217	
1983										558139	

<sup>1)</sup> Kilde: Forsikringsoplysningen.

<sup>2)</sup> Definitionen af alvorligt og lettere tilskadekomne er ændret pr. 1. januar 1976.

<sup>3)</sup> Definitionen af lettere tilskadekomne er ændret pr. 1. januar 1981.



Tabel 1.2 , Antal personskader fordelt efter elementart 1970-83  
Casualties by type of unit 1970-83

	Personskader										
	I alt 1	Elementart									Andet 11
		Person- bil 2	Varebil 3	Lastbil 4	Bus 5	Traktor 6	Motur- cykel 7	Knallert 8	Cykel 9	Fod- gænger 10	
1970	26656	12338	2201 <sup>1)</sup>		235	...	1327	3911	2971	3635	38
1971	27587	12778	1906 <sup>1)</sup>		182	...	1320	4750	3072	3549	30
1972	25885	12731	1057	373 <sup>1)</sup>	194	...	1240	4410	2656	3208	16
1973	24588	12028	1052	387 <sup>1)</sup>	185	...	1212	4224	2521	2965	14
1974	19477	8547	728	247 <sup>1)</sup>	168	...	1142	3951	2177	2503	14
1975	20927	9449	711	292 <sup>1)</sup>	177	...	1247	4139	2424	2461	27
1976	20456	8523	719	257	150	68	1568	4360	2414	2380	17
1977	20476	8658	840	271	211	78	1621	3698	2673	2398	28
1978	20366	9127	830	242	192	61	1442	3364	2715	2375	18
1979	17217	7399	697	253	177	42	1169	2862	2506	2079	33
1980	15751	6575	640	210	123	39	1163	2465	2628	1887	21
1981	14311	5923	615	215	166	38	991	1934	2655	1739	35
1982	14100	5805	590	206	119	53	1002	1886	2726	1691	22
1983	13806	5576	526	147	158	36	1080	1732	2775	1765	11

<sup>1)</sup> Inkl. traktorer.

Tabel 3.7 Antal ubehold og personkøder fordelt efter elementart 1983  
Accidents and casualties by type of unit involved 1983

	Ubeld				I alt	Personkøder				I alt	Lettelse								
	Med et færdselsmiddel omkøret		Med tre eller færre personer omkøret			Døde		Alvorligt udsiddede			Lettelse udsiddede		Lettelse udsiddede						
	1	2	3	4		1	2	1	2		1	2	1	2					
<b>Elementart</b>	<b>11115</b>	<b>2958</b>	<b>7564</b>	<b>593</b>															
Personbil	7387	1464	5646	517	5576	4211	259	191	2989	2186	9318	1454	2338	1407	2276	44	8	8	8
Personbil, almindelig	7336	1444	5384	548	5471	4147	256	178	2931	2142	9238	1407	2276	44	8	8	8	8	8
Ljyrevogn	342	18	284	40	85	531	2	2	17	30	191	12	12	12	12	12	12	12	12
Køretøj 0-3500 kg totalvægt under udflykning	125	21	106	2	18	122	32	66	286	663	208	377	208	377	208	377	208	377	208
Bus	1375	162	1513	152	576	398	16	34	171	302	118	172	302	118	172	302	118	172	302
Bus 0-1000 kg totalvægt	673	96	577	72	305	598	16	32	115	366	90	215	366	90	215	366	90	215	366
Bus 1001-3500 kg totalvægt	670	67	510	80	271	613	15	32	83	535	49	249	535	49	249	535	49	249	535
Landsbil over 3500 kg totalvægt	835	43	703	89	147	913	15	129	83	62	400	44	187	400	44	187	400	44	187
Solskånbil	633	29	535	69	120	628	14	91	62	400	44	187	400	44	187	400	44	187	400
Landsbil med anhænger	119	8	97	16	11	141	1	24	8	81	2	38	81	2	38	81	2	38	81
Sættevognstog	102	8	85	9	16	120	-	18	13	70	3	32	70	3	32	70	3	32	70
Køretøj under udflykning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bus	316	27	258	31	170	313	1	36	69	185	88	92	185	88	92	185	88	92	185
Rutebus	224	19	180	17	116	205	-	17	58	131	58	37	131	58	37	131	58	37	131
Bus i øvrigt	92	2	78	12	42	108	1	19	11	54	30	35	54	30	35	54	30	35	54
Traktor	177	15	145	17	36	181	4	12	18	29	4	24	29	4	24	29	4	24	29
Flere af traktor med anhænger, markredskab	52	3	46	3	4	59	1	5	1	7	1	7	7	1	7	7	1	7	7
Motorcykel	998	294	643	61	1080	197	65	11	703	127	312	64	127	312	64	127	312	64	127
Knallert	1833	436	1327	50	1732	201	46	6	325	39	136	24	325	39	136	24	325	39	136
Flere af knallert med konstruktive ændringer	464	29	350	5	470	467	95	4	1682	155	998	109	1682	155	998	109	1682	155	998
Flyvet	299	170	224	130	1773	183	151	1	1166	85	448	57	1166	85	448	57	1166	85	448
Flyvet over 3500 kg totalvægt	1772	435	1642	130	1773	183	151	1	1166	85	448	57	1166	85	448	57	1166	85	448
Cykel	72	1	64	6	68	13	5	-	6	1	4	1	6	1	4	1	6	1	4
Flere af cykler med beningenir, hamvogn, cykel m.v.	9	1	7	1	11	31	-	-	6	1	4	1	6	1	4	1	6	1	4
Ryter	24	19	19	5	11	31	-	-	6	1	4	1	6	1	4	1	6	1	4
Uoplyst køretøj	24	19	19	5	11	31	-	-	6	1	4	1	6	1	4	1	6	1	4
Forhøring	1804	1567	213	24	2355	-	-	121	-	1392	-	16	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 5.5.1 Antal dræbte og tilskadnede fordelt efter elementart, køn, alder m.v. 1983

Løbe nr.	Personer i alt											Døvere																
	Personer i alt						Elementært					Elementært					Løbe nr.											
	1	2	3	4	5	6	Personer i alt	Trak-ker	Bus	Løbe	Verbi	Kællin	Cydel	Feil-gener	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
1	15806	5576	526	147	158	36	1080	1732	2775	1765	11	669	259	52	15	1	4	65	46	95	151	1	1	1	1	1	1	1
2	0-6 år	307	112	3	2	1	1	1	71	117	1	11	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	7-14	1127	192	10	3	16	3	15	39	573	283	3	2	6	1	1	1	1	1	18	14	1	3	1	1	1	1	1
4	15	287	51	10	-	-	1	3	86	101	24	2	4	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	1	1	1	1	1
5	16	595	88	15	2	1	5	13	319	122	30	17	2	1	1	1	1	1	1	7	2	4	5	1	1	1	1	1
6	17	594	130	14	3	1	1	41	262	103	38	17	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	6	1	1	1	1	1
7	18-19	1448	653	65	6	2	2	317	204	118	61	57	17	7	1	1	1	1	1	18	6	2	7	1	1	1	1	1
8	20-24	2079	941	100	27	11	4	436	136	304	98	71	40	1	1	1	1	1	1	20	2	1	3	1	1	1	1	1
9	25-34	2015	992	120	36	19	3	171	171	362	140	78	34	11	4	1	1	1	1	13	3	4	8	1	1	1	1	1
10	35-44	1369	813	79	31	11	3	48	136	316	129	1	36	4	1	1	1	1	1	6	4	10	8	1	1	1	1	1
11	45-54	1019	482	48	17	11	6	19	125	206	115	56	2	1	1	1	1	1	1	8	16	15	1	1	1	1	1	1
12	55-64	947	418	27	9	4	1	17	75	163	215	37	1	1	1	1	1	1	1	15	17	1	1	1	1	1	1	1
13	65-74	675	176	1	1	1	1	20	1	50	110	318	105	20	1	1	1	1	1	6	22	57	1	1	1	1	1	1
14	75 år og derover	85	42	2	9	2	2	6	2	9	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15	Uoplyst	8984	3217	415	152	48	53	944	1465	1566	862	2	461	178	50	14	1	9	59	41	55	80	1	1	1	1	1	1
16	B. Mænd	8984	3217	415	152	48	53	944	1465	1566	862	2	461	178	50	14	1	9	59	41	55	80	1	1	1	1	1	1
17	0-6 år	197	66	1	1	1	1	1	52	76	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18	7-14	677	97	4	2	6	3	3	32	376	154	22	7	3	1	1	1	1	1	11	6	1	3	1	1	1	1	1
19	15	183	29	6	-	-	1	1	6	72	57	13	6	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20	16	412	49	11	2	1	2	7	261	64	16	11	1	1	1	1	1	1	1	6	1	2	1	1	1	1	1	1
21	17	1109	308	33	4	1	2	219	55	18	12	12	1	1	1	1	1	1	1	5	4	1	1	1	1	1	1	1
22	18-19	1109	308	33	4	1	2	283	166	60	33	48	13	7	1	1	1	1	1	16	5	1	5	1	1	1	1	1
23	20-24	1541	689	77	25	7	4	392	127	155	65	63	34	2	1	1	1	1	1	19	2	5	1	1	1	1	1	1
24	25-64	3603	1679	234	86	17	18	221	466	579	301	2	192	83	19	13	1	17	16	13	29	1	1	1	1	1	1	1
25	65-74	482	207	15	2	7	1	6	72	91	81	42	24	1	1	1	1	1	1	8	8	1	1	1	1	1	1	1
26	75 år og derover	330	97	1	9	2	1	1	50	75	98	58	13	1	1	1	1	1	1	6	18	21	1	1	1	1	1	1
27	Uoplyst	4785	2035	110	15	110	3	134	266	1204	899	9	208	81	2	1	1	6	5	40	71	1	1	1	1	1	1	1
28	C. Kvinder	4785	2035	110	15	110	3	134	266	1204	899	9	208	81	2	1	1	6	5	40	71	1	1	1	1	1	1	1
29	0-6 år	410	46	2	2	1	1	1	7	197	120	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
30	7-14	104	21	4	1	10	1	2	14	44	11	2	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
31	15	184	39	4	-	-	1	3	6	58	58	14	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
32	16	176	43	1	1	1	1	19	43	48	20	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
33	17	339	145	12	2	2	4	34	38	78	28	1	5	4	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1
34	18-19	339	145	12	2	2	4	44	29	149	33	2	8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
35	20-24	538	252	23	2	4	4	19	73	498	247	2	78	46	1	1	1	1	1	2	3	16	9	1	1	1	1	1
36	25-64	2067	1128	50	6	46	34	65	74	1	1	29	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
37	65-74	453	177	7	1	13	1	1	3	76	154	1	29	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
38	75 år og derover	349	79	1	1	1	1	1	1	35	220	4	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
39	Uoplyst	16	9	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
40	D. Skadens type	4232	1726	182	47	32	7	224	514	1008	490	2	268	82	13	4	1	28	18	54	66	1	1	1	1	1	1	1
41	1. Hjerneryrke, krænkebrud	4232	1726	182	47	32	7	224	514	1008	490	2	268	82	13	4	1	28	18	54	66	1	1	1	1	1	1	1
42	2. Læson af brystkasse, underliv	289	138	15	7	3	4	28	32	45	30	1	39	22	2	1	1	6	2	3	4	1	1	1	1	1	1	1
43	3. Læson af hals, bækken	1048	320	21	9	12	3	137	190	268	146	2	10	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
44	4. Læson i skulder, arm, hånd	1599	328	31	10	16	4	229	380	269	366	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
45	5. Læson i hofte, ben, fod	1103	440	40	18	5	4	114	85	147	249	2	342	143	16	10	1	28	24	34	76	1	1	1	1	1	1	1
46	6. Læson i flere kropsområder	5032	2328	208	49	88	14	312	583	998	448	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
47	7. Forbrænding	5032	2328	208	49	88	14	312	583	998	448	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
48	8. Andre lettere skade	5032	2328	208	49	88	14	312	583	998	448	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

ANM: Summen af tabellens rækker og søjler vil ikke altid svare på den samlede total, da der ikke foretages alle de enkelte foretagelser samlet oplysnings.

**Tabel 5.5.1 Antal dræbte og tilskadekomne fordelt efter elementart, køn, alder m.v. 1963**  
(fortsat)

Løbe nr	Alvorlige tilskadekomne													Lettre tilskadekomne													Løbe nr
	Fremstøder						Ejerskade						I alt	Ejerskade						Fremstøder						I alt	
	Præm. betalt	Varbøl	Løstbil	Buss	Trafik-ulykke	Morske-ulykke	Køretøj	Køretøj	Cykel	Fod-egnede	Andet	Præm. betalt		Varbøl	Løstbil	Buss	Trafik-ulykke	Morske-ulykke	Køretøj	Køretøj	Cykel	Fod-egnede	Andet				
1	8105	2989	286	83	69	18	703	1103	1682	1166	6	5032	2328	208	49	88	14	312	583	998	448	4	1	2			
2	0-6 år	191	56	3	2	4	2	2	32	368	197	1	105	51	1	1	1	1	22	30	448	4	1	2			
3	7-14	709	96	5	2	4	2	2	3	57	15	2	104	21	6	1	12	3	7	187	72	1	3	4			
4	15	175	25	4	1	1	2	1	6	14	6	1	205	29	7	1	2	2	108	44	11	1	3	5			
5	16	373	57	7	2	1	2	1	17	58	10	1	218	60	7	1	1	1	103	44	11	1	3	5			
6	17	849	137	13	4	1	1	2	26	79	39	1	418	77	11	1	1	1	103	44	11	1	3	5			
7	18-19	849	357	13	4	1	1	2	269	131	79	1	812	107	11	1	1	1	90	103	57	16	7	9			
8	20-24	1190	504	56	19	6	2	288	100	156	58	1	840	149	47	6	13	1	128	54	147	35	1	8			
9	25-34	1097	509	62	26	5	2	108	103	187	95	1	626	351	30	14	5	1	50	65	170	38	1	9			
10	35-44	892	428	45	12	6	2	8	80	137	79	1	348	351	30	14	5	1	41	59	28	42	10	14			
11	45-54	615	270	30	5	3	3	8	80	137	79	1	345	146	11	1	1	4	3	21	57	40	12	13			
12	55-64	637	290	22	8	9	2	9	58	130	109	1	345	146	11	1	1	4	3	21	57	40	12	13			
13	65-74	589	220	13	2	23	1	275	127	8	1	275	127	8	1	1	9	2	15	14	51	14	14	14			
14	75 år og derover	418	91	20	1	11	1	156	63	1	1	156	63	1	1	9	2	4	2	15	14	51	14	14			
15	Uoplyst	31	20	1	1	1	1	54	22	2	7	54	22	2	9	2	1	4	2	7	6	6	15	15			
16	B. Mænd	5289	1875	232	72	19	17	618	934	963	558	1	3234	1464	153	46	28	13	267	490	548	224	1	16			
17	0-6 år	122	32	1	1	1	1	36	33	1	1	68	31	1	1	1	1	1	15	20	1	1	17	17			
18	7-14	444	49	3	1	1	2	2	28	250	108	1	211	44	1	1	3	1	4	115	40	1	18	18			
19	15	111	12	3	1	1	1	3	52	32	9	1	66	15	3	1	1	2	19	24	3	1	19	19			
20	16	237	31	6	1	1	1	3	164	38	11	1	144	17	5	1	1	1	91	23	7	1	20	20			
21	17	543	66	6	1	1	1	15	135	28	21	1	163	40	6	1	1	2	86	26	7	1	21	21			
22	18-19	892	262	44	17	5	2	256	80	70	91	1	468	277	19	1	1	1	112	45	22	23	23	23			
23	20-24	882	302	44	17	5	2	256	80	70	91	1	468	277	19	1	1	1	112	45	22	23	23	23			
24	25-34	2085	905	134	48	6	9	141	289	353	197	1	1306	201	31	16	2	8	63	163	211	75	1	24			
25	35-44	281	114	8	2	3	3	52	50	50	1	149	69	0	1	4	1	3	19	24	23	25	25	25			
26	45-54	194	53	3	1	4	1	29	49	58	1	78	31	1	3	1	1	15	8	19	9	1	26	26			
27	Uoplyst	7	3	1	1	1	1	25	6	1	1	25	6	1	9	2	1	2	2	4	4	1	27	27			
28	C. Kvinder	2796	1100	54	11	50	1	84	169	718	604	5	1781	854	54	5	60	1	44	92	446	224	5	28			
29	0-6 år	151	24	2	2	2	1	12	29	1	1	37	20	1	1	1	1	1	7	10	1	1	29	29			
30	7-14	265	47	2	1	3	1	6	118	89	1	165	46	3	1	7	1	1	3	72	32	1	30	30			
31	15	64	13	1	1	1	1	5	40	38	4	61	12	3	1	1	1	1	3	18	4	1	31	31			
32	16	116	26	1	1	1	1	5	40	38	4	61	12	3	1	1	1	1	17	19	8	1	32	32			
33	17	96	23	1	1	1	1	12	20	30	9	1	75	20	1	1	1	1	23	16	8	1	33	33			
34	18-19	196	84	6	2	1	1	17	26	42	18	1	134	57	6	1	1	1	15	11	35	9	34	34			
35	20-24	308	142	2	2	1	1	32	20	77	21	1	222	104	24	2	29	1	11	9	71	12	35	35			
36	25-34	1136	522	25	3	17	1	12	45	297	165	1	833	490	24	2	29	1	5	25	185	73	36	36			
37	35-44	988	106	5	2	20	1	3	53	111	1	126	58	2	1	14	1	1	16	24	38	1	37	37			
38	45-54	224	40	3	1	7	1	23	132	1	1	78	32	1	1	6	1	1	1	16	32	1	38	38			
39	Uoplyst	4	3	1	1	1	1	12	6	1	1	12	6	1	1	6	1	1	1	1	2	1	39	39			
40	D. Skadens type	3964	1644	169	43	31	7	196	496	954	422	2	5032	2328	208	49	88	14	312	583	988	448	4	46			
41	1. Hjernerystelse, kraniebrud	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	40			
42	2. Læsion af brystkasse, unierliche	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	41			
43	3. Læsion af rygskjold, bækkens	279	134	14	7	4	2	34	16	35	35	1	279	134	14	7	4	2	34	16	35	35	1	42			
44	4. Læsion i skulder, arm, hånd	1066	320	21	9	12	3	135	150	268	146	2	1066	320	21	9	12	3	135	150	268	146	2	43			
45	5. Læsion i hofte, ben, fod	1593	327	31	10	16	4	229	344	268	364	2	1593	327	31	10	16	4	229	344	268	364	2	44			
46	6. Læsion i flere kropsområder	761	291	24	8	3	1	86	62	113	173	1	761	291	24	8	3	1	86	62	113	173	1	45			
47	7. Forbrænding	11	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	46			
48	8. Alene lettere skade	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	47			
49	I alt	5032	2328	208	49	88	14	312	583	988	448	4	5032	2328	208	49	88	14	312	583	988	448	4	46			

Anmærkning: Se forgående side.

11.1. 84

De Europæiske Fællesskabers Tidende

Nr. L 8/17

## II

*(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er nbligdtorisk)*

## RÅDET

## RÅDETS ANDET DIREKTIV

af 30. december 1983

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring  
for motorkøretøjer

(84/5/EØF)

RÅDET FOR PF EUROPÆISKE  
FÆLLESSKABER HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det  
europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100,

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parla-  
mentet (2),under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og  
sociale Udvalg (3), og

ud fra følgende betragtninger :

Ved direktiv 72/166/EØF (4), ændret ved direktiv 72/  
430/EØF (5), har Rådet truffet bestemmelse om tilnær-  
melse af medlemsstaternes lovgivning om ansvars-  
forsikring for motorkøretøjer og kontrollen med  
forsikringspligtens overholdelse ;

i henhold til artikel 3 i direktiv 72/166/EØF skal  
medlemsstaterne træffe alle formålstjenlige foranstalt-  
ninger for at sikre, at erstatningsansvaret for motorkø-  
retøjer, der hjemmehørende i det pågældende land, er  
dækket af en forsikring; der træffes inden for  
rammerne af disse foranstaltninger bestemmelse om,  
hvilke skader der dækkes, samt om forsikringens  
nærmere vilkår;

der hersker dog stadig betydelige forskelle mellem  
medlemsstaternes lovgivninger med hensyn til

omfanget af den lovpligtige forsikring ; disse forskelle  
har direkte indvirkning på fællesmarkedets oprettelse  
og funktion ;

det er navnlig berettiget at udstrække den lovpligtige  
forsikring til også at omfatte ansvar, der pådrages for  
tingsskade<sup>1</sup> ;

de beløb, op til hvilke den lovpligtige forsikring  
dækker, skal under alle omstændigheder være af en  
sådan størrelse, at der sikres skadelidte tilstrækkelig  
erstatning, uanset i hvilken medlemsstat skaden  
indtræder;

det er nødvendigt at indføre bestemmelse om, at et  
organ skal garantere, at skadelidte opnår erstatning,  
dersom det køretøj, som har forårsaget uheldet, er  
uforsikret eller ukendt ; uden at ændre de i medlems-  
staterne gældende bestemmelser med hensyn til om  
dette organs intervention skal tillægges subsidiær  
karakter eller ej samt reelerne om indtræden i skade-  
lidtes rettigheder er det vigtigt, at skadelidte i et sådant  
uheld kan rette direkte henvendelse til dette organ  
som første kontaktpunkt ; medlemsstaterne bør imidlertid  
have mulighed for i begrænset omfang at udelukke  
intervention fra organet, og i tilfælde af tingsskader  
forvoldt af et ukendt køretøj bør de under heisyn til  
den bestående risiko for svig kunne bestemme, at  
erstatningen for sådanne skader kan begrænse eller  
udelukkes ;

af hensyn til skadeidtes interesser bør virkningerne af  
en klausul om ansvarsfraskrivelse begrænses til  
forholdet mellem forsikringselskabet og den for

(1) EFT nr. C 214 af 21.8. 1980, s. 9 og EFT nr. C 78 af 30. 3.  
1982, s. (7).

(2) EFT nr. C 287 af 9. 11. 1981, s. 44.

(3) EFT nr. C 138 af 9. 6. 1981, s. 15.

(4) EFT nr. L 101 af 2. 5. 1971, s. 2.

(5) EFT nr. L 291 af 28. 12. 1972, s. 162.

ulykken ansvarligt; dersom køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan medlemsstaterne bestemme, at ovennævnte organ skal yde skadelidte erstatning;

for at lette den finansielle byrde, som nævnte organ skal bære, kan medlemsstaterne fastsætte en vis selvrisiko i forbindelse med organets intervention med henblik på erstatning for tingsskader forvoldt af et køretøj, der ikke er forsikret, eller som er stjålet eller tilegnet ved magtanvendelse;

familiemedlemmer til forsikringstageren, til føreren eller til enhver anden ansvarlig bør have krav på samme beskyttelse som andre skadelidte tredjemænd, i hvert fald hvad angår personskader;

afskaffelsen af kontrollen med forsikring forudsætter, at det nationale forsikringsbureau i det besøgte land påtager sig at indestå for betaling af erstatning for skade, der forvoldes af motorkøretøjer, som er hjemmehørende i en anden medlemsstat; ved fastlæggelsen af, om et motorkøretøj er hjemmehørende i en bestemt medlemsstat, er det mest bekvemme kriterium, om det pågældende køretøj er forsynet med en nummerplade fra vedkommende stat; artikel 1, stk. 4, første led, i direktiv 72/166/EØF bør ændres derfor i overensstemmelse hermed;

under hensyn til den nuværende situation i visse medlemsstater, hvad angår dels de mindstebeløb og dels den dækning og den selvrisiko, som ovennævnte organ anvender i forbindelse med tingsskader, bør der fastsættes overgangsforanstaltninger med henblik på en gradvis gennemførelse i disse medlemsstater af direktivets bestemmelser om mindstebeløbene og den erstatning for tingsskade, der ydes af nævnte organ —

## UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV

### Artikel 1

1. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/FØF, skal dække tingsskade såvel som personskade.

2. Medlemsstaterne skal, med forbehold af eventuelle regler om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne, kræve, at den lovpligtige ansvarsforsikring mindst skal dække:

— 350 000 ECU for personskader, såfremt der kun er én skadelidte; såfremt der er flere skadelidte ved samme uheld, multipliceres dette beløb med antallet af skadelidte;

— 100 000 ECU for tingsskader for hvert uheld uanset antallet af skadelidte.

Medlemsstaterne kan dog for personskader i stedet for ovennævnte mindstebeløb fastsætte et mindstebeløb på 500 000 ECU, såfremt der er flere skadelidte som følge af samme uheld, eller et samlet mindstebeløb på 600 000 ECU pr. uheld for personskader og tingsskader uanset antallet af skadelidte eller skadernes art.

3. I dette direktiv forstås ved ECU den regningsenhed, som er defineret i artikel 1 i forordning (FØF) nr. 3180/78 (\*). Modværdien i national valuta, som skal anvendes i efter hinanden følgende perioder på fire år at regne fra den 1. januar i første år af hver periode, er lig med værdien på den sidste dag i den forudgående september måned, på hvilken ECU ens modværdier i alle Fællesskabets valutaer foreligger. Første periode begynder den 1. januar 1984.

4. Hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikringsgrænser skal erstatte tingsskader og personskader, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj for hvilket den i stk. 1 omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet. Denne bestemmelse griber ikke ind i medlemsstaternes ret til at tillægge eller undlade at tillægge dette organs intervention en subsidieret karakter samt til at give regler om regresretten mellem dette organ, den eller de for uheldet ansvarlige og andre forsikringselskaber eller organer inden for den sociale sikring, der skal yde skadelidte erstatning for samme skade.

Skadelidte kan under alle omstændigheder henvende sig direkte til dette organ, som på grundlag af de oplysninger, skadelidte giver efter anmodning fra organet, er forpligtet til at give vedkommende et begrundet svar på spørgsmålet om dets intervention.

Medlemsstaterne kan imidlertid fra organets intervention udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, når garantifonden kan bevise, at de vidste, at dette ikke var forsikret.

Medlemsstaterne kan begrænse eller udelukke intervention fra organet ved tingsskader forvoldt af et ukendt køretøj.

De kan ligeledes give tilladelse til en selvrisiko, som kan gøres gældende over for skadelidte, op til 500 ECU for tingsskader, der er forvoldt af et køretøj, der ikke er forsikret.

Hver medlemsstat anvender iøvrigt sine administrative eller ved lov fastsatte bestemmelser på nævnte organs interventioner med forbehold af enhver praksis, som måtte være mere gunstig for skadelidte.

(\*) EFT nr. L 379 af 30. 12. 1978, s. 1.

*Artikel 2*

1. Ved gennemførelsen af artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF skal de enkelte medlemsstater træffe passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv 72/166/EØF, og som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedenstående personers anvendelse af eller kørsel med køretøjet, ikke har nogen indvirkning på krav fra tredjemand, der lider skade ved et uheld :

- personer som hverken udtrykkeligt eller stiltiende har tilladelse hertil, eller
- personer, som ikke har et kørekort, der giver dem ret til at føre det pågældende køretøj, eller
- personer, som ikke efterlever vetoforskrifterne vedrørende køretøjets tekniske og sikkerhedsmæssige stand.

Den i første led omhandlede bestemmelse eller klausul kan imidlertid gores gældende over for personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, såfremt forsikringsselskabet kan bevise, at de vidste, at køretøjet var stjålet.

Medlemsstaterne kan — for så vidt angår skader, fler indtræffer på deres område — undlade at anvende bestemmelsen i første afsnit, såfremt og i det omfang den skadelidte kan opnå dækning af den lidte skade i medfør af regler om social sikkerhed.

2. I tilfælde af at køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan medlemsstaterne bestemme, at det i artikel 1, stk. 4, omhandlede organ skal intervenere i stedet for forsikringsselskabet på de i nærværende artikels stk. 1 fastsatte betingelser; såfremt køretøjet er hjemmehørende i en inden medlemsstat, har dette organ i så fald ingen regresmulighed mod noget organ i denne medlemsstat.

Medlemsstater, der bestemmer, at det i artikel 1, stk. 4, omhandlede organ skal intervenere i tilfælde, hvor køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan for tingskade fastsætte en selvrisiko på op til 250 ECU, der kan gores gældende over for skadelidte.

*Artikel J*

Familiemedlemmer til forsikringstageren, til føreren eller til enhver anden person, der er erstatningsansvarlig for en skade, som er dækket af den i artikel 1, stk. 1, omhandlede forsikring, kan ikke under henvisning til dette slægtskab undtages fra forsikringens dækningsområde for så vidt angår personskader.

*Artikel 4*

Artikel 1, stk. 4, første led, i direktiv 72/166/EØF affattes således :

- området for den stat, hvis nummerplader køretøjet er forsynet med, eller«.

*Artikel 5*

1. Medlemsstaterne ændrer deres nationale bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1987. De underretter straks Kommissionen herom.

2. De således ændrede bestemmelser iværksættes senest den 31. december 1988.

3. Uanset stk. 2 :

a) har Den hellsenske Republik en frist, der løber indtil den 31. december 1995, til at forhøje forsikringsdækningen til de i artikel 1, stk. 2, fastsatte beløb. Hvis den benytter sig af denne mulighed, skal forsikringsdækningen i forhold til de i nævnte artikel fastsatte beløb udgøre :

- mere end 16 % senest den 31. december 1988,
- 31 % senest den 31. december 1992;

b) har de andre medlemsstater en frist, der løber til den 31. december 1990 til at forhøje forsikringsdækningen til de i artikel 1, stk. 2, fastsatte beløb. De medlemsstater, der benytter sig af denne mulighed, skal inden for den i stk. 1 fastsatte frist forhøje forsikringsdækningen med mindst halvdelen af forskellen mellem den forsikringsdækning, der gælder den 1. januar 1984, og de i artikel 1, stk. 2, fastsatte beløb.

4. Uanset stk. 2 :

a) kan Den italienske Republik fastsætte bestemmelser om, at den i artikel 1, stk. 4, femte afsnit, omhandlede selvrisiko indtil den 31. december 1990 andrager 1 000 ECU ;

b) kan Den hellsenske Republik og Irland fastsætte bestemmelser om,

- at det i artikel 1, stk. 4, omhandlede organ ikke skal kunne yde erstatning for tingskader indtil den 31. december 1992;
- at den i artikel 1, stk. 4, femte afsnit, og den i artikel 2, sidste afsnit, omhandlede selvrisiko indtil den 31. december 1995 udgør 1 500 ECU.

*Artikel 6*

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1989 Rådet en rapport om situationen i de medlemsstater, der omfattes af de i artikel 5, stk. 3,

litra a), og stk. 4, litra b), fastsatte overgangsforanstaltninger, samt på baggrund af situationens udvikling eventuelt forslag til ændring af disse foranstaltninger.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1993 Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv samt eventuelt forslag, navnlig vedrørende justering af de i artikel 1, stk. 2 og 4, nævnte beløb.

*Artikel 7*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. december 1983.

*På Rådets vegne*

G. VARFIS

*Formand*

---



European Treaty Series. Serie des Traités et Conventions européennes.  
No. 29 N° 29

EUROPEAN CONVENTION  
ON COMPULSORY INSURANCE  
AGAINST CIVIL LIABILITY  
IN RESPECT OF MOTOR VEHICLES

CONVENTION EUROPÉENNE  
RELATIVE A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE  
DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE  
EN MATIÈRE  
DE VÉHICULES AUTOMOTEURS

The Governments signatory hereto, being Members of the Council of Europe,

Considering that the aim of the Council of Europe is to achieve greater unity among its Members for the purpose, among others, of facilitating their economic and social progress by the conclusion of agreements and common action in economic, social, cultural, scientific, legal and administrative matters;

Considering it necessary to safeguard the rights of victims of motor accidents in their territories by the introduction of a system of compulsory insurance;

Considering that it would be difficult to secure the complete unification of their laws in this matter and that it would suffice if such basic rules as are considered essential were standardised in the member countries of the Council of Europe, each country remaining free to apply in its territory provisions affording greater protection to injured parties;

Considering it necessary, moreover, to promote the establishment and operation of international insurance bureaux and guarantee funds, or to take equivalent measures,

Have agreed as follows :

#### ARTICLE I

1. Each Contracting Party undertakes to ensure that within six months of the date of entry into force of this Convention in respect of that Party, the rights of persons suffering damage caused by motor vehicles in its territory shall be protected through the introduction of a system of compulsory insurance complying with the provisions annexed to this Convention (Annex I).
2. Each Contracting Party shall, however, retain the option of adopting provisions affording greater protection to injured parties.
3. Each of the Contracting Parties shall communicate to the Secretary-General of the Council of Europe the official texts of the legislation and principal regulations establishing its system of compulsory motor insurance. The Secretary-General shall transmit these texts to the other Parties and to the other Members of the Council of Europe.

#### ARTICLE 2

Each Contracting Party shall retain the option :

1. to exempt from compulsory insurance certain motor vehicles, the use of which it considers to present little if any danger;
2. to exempt from compulsory insurance motor vehicles owned by its public authorities or those of other countries or by inter-governmental organisations;

3. to determine the minimum amounts of insurance cover **necessary**; in this case, the application of the annexed provisions may be limited to these amounts.

#### ARTICLE 3

1. Any Contracting Party may, when signing this Convention or on depositing its instrument of ratification or accession, declare that it avails itself of one or more of the reservations provided for in Annex II to the Convention.

2. Any Contracting Party may wholly or partly withdraw a reservation it has made in accordance with the foregoing paragraph by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Council of Europe which shall become effective as from the date of its receipt. The Secretary-General shall communicate the notification to the other Parties and to the other Members of the Council of Europe.

#### ARTICLE 4

1. Options exercised and reservations made by a Contracting Party in pursuance of Articles 2 and 3 of this Convention shall be valid only in its territory and shall not prejudice the full application of the compulsory insurance law of other Parties in whose territory the vehicle is used.

2. Each Contracting Party shall inform the Secretary-General of the Council of Europe of the content of its legal provisions relating to the options and reservations referred to in Articles 2 and 3 of this Convention. The said Party shall keep the Secretary-General informed of any changes made therein at a later date. The Secretary-General shall transmit all such information to the other Parties and to the other Members of the Council of Europe.

#### ARTICLE 5

When compensation for injury caused by a motor vehicle involves both compulsory motor insurance and social security schemes, the rights of the injured party and the arrangements to be made between the two systems shall be determined under municipal law.

#### ARTICLE 6

1. Should the option of exclusion from normal insurance referred to in paragraph 2 of Article 4 of the annexed provisions be provided for in its municipal law, each Contracting Party undertakes to make the holding in its territory of motor races or competitions, whether for speed, reliability or skill, subject to official authorisation. Such authorisation

shall be granted only if the civil liability of the organisers and the persons referred to in Article 3 of the annexed provisions is covered by special insurance complying with those provisions.

2. Compensation for damage suffered by the occupants of vehicles taking part in races or competitions such as are referred to in the foregoing paragraph may, however, be excluded.

#### ARTICLE 7

1. Motor vehicles normally stationed outside the territory of a Contracting State shall be exempt in that territory from the application of Article 2 of the annexed provisions if they are provided with a certificate issued by the Government of another Contracting State stating that the vehicle belongs to that State, or, in the case of a Federal State, to the Federal State or one of its constituent members; in the latter case, the certificate shall be issued by the Federal Government.

2. The certificate shall indicate the authority or body responsible for paying compensation in accordance with the law of the country visited and which may be sued in the courts competent in such matters under that law. The State or constituent member to which the vehicle belongs shall guarantee such payment.

#### ARTICLE 8

The Contracting Parties shall promote the establishment and operation of Bureaux for the issue of international insurance certificates and for meeting claims for damages in the circumstances specified in paragraph 2 of Article 2 of the annexed provisions.

#### ARTICLE 9

1. Each of the Contracting Parties undertakes either to establish a guarantee fund or to make other equivalent arrangements in order to compensate injured parties for damage caused in such circumstances that a civil liability is incurred, where the obligation to be insured has not been complied with or the person liable has not been identified, or the case is one excepted from insurance in accordance with the first sentence of paragraph 1 of Article 3 of the annexed provisions. The conditions for granting compensation and the extent of such right shall be determined by the Contracting Party concerned.

2. Nationals of any Contracting Party shall be entitled to bring the claim provided for in the foregoing paragraph in any other Contracting State on equal terms with the nationals of that State.

## ARTICLE 10

1. The Contracting Parties undertake to determine in their municipal law the persons who shall be responsible for having the motor vehicle insured and to take all appropriate measures, accompanied where necessary by penal or administrative sanctions, to enforce the obligations resulting from the annexed provisions.

2. With a view to the application of the annexed provisions, the Contracting Parties undertake to make appropriate provisions in their municipal law relating to the approval, or the expiry or withdrawal of the approval, of insurers and, if necessary, of the Guarantee Fund and the Bureau, and also relating to control of their operations.

## ARTICLE 11

1. Each Contracting Party shall determine, as may be necessary, the authority or person to whom the notification mentioned in Article 9 of the annexed provisions is to be made.

2. Each Contracting Party shall determine what effect the insurance contract shall have in the case of a change of ownership of the insured vehicle.

## ARTICLE 12

Except in case of emergency, a Contracting Party may not denounce this Convention within less than two years from the date on which the Convention entered into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General of the Council of Europe, who shall inform the other Contracting Parties thereof; it shall take effect three months after the date on which the Secretary-General received such notification.

## ARTICLE 13

1. If, after the entry into force of the Convention in respect of a Contracting Party, that Party deems it necessary to make a reservation, either not provided for in Annex II to this Convention or, if provided for in that Annex, a reservation which it has not made previously or has withdrawn, it shall inform the Secretary-General of the Council of Europe of its precise proposal, of which the Secretary-General shall then notify the other Contracting Parties.

2. If, within the six months following the notification by the Secretary-General, the Contracting Parties signify in writing their agreement to the proposal, the Contracting Party which has made the proposal may amend its legislation accordingly. The Secretary-General shall bring the notifications made to him under this paragraph to the knowledge of the Contracting Parties.

## ARTICLE 14

This Convention shall not apply to overseas territories of the Contracting Parties.

## ARTICLE 15

1. This Convention shall be open to the signature of the Members of the Council of Europe. It shall be ratified. Instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the Council of Europe.

2. This Convention shall come into force 90 days after the date of deposit of the fourth instrument of ratification.

3. In respect of any signatory ratifying subsequently, the Convention shall come into force 90 days after the date of deposit of its instrument of ratification.

4. The Secretary-General shall notify all the Members of the Council and acceding States of the names of the Signatories, of the entry into force of the Convention, the names of the Contracting Parties who have ratified it and the subsequent deposit of any instrument of ratification or accession.

## ARTICLE 16

After this Convention has come into force the Committee of Ministers of the Council of Europe may invite any State which is not a Member of the Council to accede to it. Any State so invited may accede by depositing its instrument of accession with the Secretary-General of the Council, who shall notify all the Contracting Parties and the other Members of the Council of Europe of such deposit. The Convention shall come into force in respect of any State acceding thereto 90 days after the date of deposit of its instrument of accession.

ANNEX I  
PROVISIONS ANNEXED TO THE CONVENTION

ANNEXE I  
DISPOSITIONS ANNEXÉES A LA CONVENTION

## ARTICLE 1

For the purpose of this law :

The term " motor vehicles " shall mean : mechanically-propelled vehicles intended to be driven on the ground other than vehicles running on rails, and shall include trailers when coupled, and insofar as the Government so decides, uncoupled trailers which are constructed or adapted to be towed by a motor vehicle and to carry persons or goods;

The term " assured " shall mean ; persons whose liability is covered in accordance with this law;

The term " injured parties " shall mean : persons entitled to compensation for damage caused by a motor vehicle;

The term " insurer " shall mean : the insurance undertaking approved by the Government in accordance with paragraph 1 of Article 2, and, in the case of paragraph 2 of Article 2, the Bureau responsible for the settlement of claims for damage caused in the national territory by vehicles normally stationed outside that territory.

## ARTICLE 2

1. No motor vehicle may be driven on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which certain persons have right of access, unless the civil liability to which it may give rise is covered by insurance in accordance with the provisions of this law.

The insurance must be effected with an insurer approved by the Government for this purpose.

2. Nevertheless, motor vehicles normally stationed outside the national territory may be driven in that territory on condition that a Bureau recognised for this purpose by the Government assumes direct responsibility for compensating, in accordance with municipal law, injured parties for damage caused by such vehicles.

## ARTICLE 3

1. The insurance must cover the civil liability of the owner and of any driver or person in charge of the insured vehicle, with the exception of persons who have taken control thereof either by theft or violence or merely without the consent of the owner or person in charge. Nevertheless, in the latter case the insurance must cover the civil liability of the driver if he has been able to take control of the vehicle through the fault of the owner or person in charge, or if he is a person employed to drive the vehicle.

2. The insurance must include damage caused to persons and property in the national territory, with the exception of damage to the insured vehicle and to property carried by it.

## ARTICLE 4

1. The following may be excluded from the benefits of the insurance :

(a) the driver of the vehicle causing the damage, the policy-holder and all persons whose civil liability is covered by the policy;



(b) the spouses of the persons mentioned above;

(c) members of the families of those persons, provided either that they reside with them or are dependent on them for their maintenance, or that they are carried in the vehicle which caused the damage.

2. Damage caused by the vehicle during participation in authorised motor races or competitions, whether for speed, reliability or skill may be excluded from the normal insurance.

#### ARTICLE 5

Should it be stipulated in the policy that the assured shall himself make some contribution towards compensation for the damage, the insurer shall nevertheless remain liable to the injured party for payment of the contribution which the contract lays down as being due by the assured.

#### ARTICLE 6

1. The injured party has a direct claim against the insurer.

2. Should there be more than one injured party, and the total compensation due exceed the sum insured, the rightful claims of the injured parties against the insurer shall be reduced in proportion to that sum. Nevertheless, an insurer who, through ignorance of the existence of other claims, has in good faith paid an injured party more than that party's proper share, shall be accountable to the other injured parties only for the remainder of the sum insured.

#### ARTICLE 7

1. The assured must report to the insurer all accidents of which they have knowledge. The policy-holder must supply the insurer with any information or documents stipulated in the policy. Assured persons other than the policy-holder must supply any information or documents required by the insurer, at the latter's request.

2. The insurer may make the assured a party to an action brought against him by the injured party.

#### ARTICLE 8

1. Any action by the injured party against the insurer based on the former's direct claim against him shall be barred after two years have elapsed since the time of the accident.

2. A written request shall suspend the period of limitation in respect of the insurer until such time as he states in writing that he has broken off negotiations. The period of limitation shall not be suspended by subsequent requests.

#### ARTICLE 9

1. The insurer may not raise against an injured party the rights which he possesses *vis-à-vis* the assured, by virtue of the contract or of the provisions of the law relating to it, to withhold or reduce its benefits.

2. The invalidity or termination of the insurance contract, its suspension or that of the guarantee thereunder may be raised by the insurer against the injured party only in respect of accidents occurring after 16 days have elapsed since the insurer gave notice of the said invalidity, termination or suspension. In the case of consecutive insurances this provision shall apply only to the last insurer.

3. However, the provisions of the preceding paragraphs shall not be applicable insofar as the damage is effectively covered by another insurance.

4. The provisions of paragraphs 1 and 2 of the present Article shall in no wise prejudice the insurer's right to take action against the policy-holder or an assured person other than the policy-holder.

#### ARTICLE 10

No departure by way of agreement between individuals may be made from those provisions of this law which are designed to protect injured parties, unless the right to do so follows from those provisions.

European Treaty Series.

Serie des Traités européens.

No. 79

No

79

EUROPEAN CONVENTION  
ON CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE  
CAUSED BY MOTOR VEHICLES  
CONVENTION EUROPÉENNE  
SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN CAS  
DE DOMMAGES CAUSES PAR DES VÉHICULES  
AUTOMOTEURS

PREAMBLE

The member States of the Council of Europe, signatories of this Convention,

Considering that the aim of the Council of Europe is to achieve a greater unity, between its Members ;

Considering that the steady growth of road traffic has resulted in an increase in the number of accidents, which calls for an improvement of the systems of liability for damage ;

Considering that international road traffic is at present subject to legal systems of liability which differ from one State to another;

Considering that it is appropriate to harmonise the law in this matter and to improve the position of victims,

Have agreed as follows :

ARTICLE 1

**Duties of Contracting States**

1. Each Contracting State shall make its national law conform with the provisions of this Convention not later than the date of the entry into force of the Convention in respect of that State.

2. Each Contracting State shall communicate to the Secretary General of the Council of Europe, not later than the date of the entry into force of the Convention in respect of that State, any text adopted or a statement of the contents of the existing law which it relies on to implement the provisions of this Convention, including any option of which the State avails itself

ARTICLE 2

**Scope of the Convention**

This Convention shall apply to civil liability for damage caused by a vehicle and resulting from an accident connected with traffic. Each Contracting State may, however, limit the application of the Convention to accidents connected with traffic on the public highway and in grounds open to the public.

## ARTICLE 3

## Definitions

1. For the purpose of this Convention :

(a) "vehicle" means a vehicle which is provided with a motor for its propulsion and intended to travel on the ground, other than a vehicle running on rails or a hovercraft :

(b) "keeper", in relation to a vehicle, means the person who controls the use of the vehicle. The person under whose name a vehicle is registered or, in the absence of registration, the owner of a vehicle shall be presumed to control the use of the vehicle, unless the contrary is proved. The occasional user of a vehicle shall not be considered to control the use of the vehicle, unless he has taken possession of the vehicle illegally. Each Contracting State may, however, implement the provisions of this sub-paragraph with the modifications it considers necessary,

2. For the purposes of this Convention, damage caused by the vehicle includes damage caused by a trailer or any object hauled by or attached to the vehicle or by anything transported even when detached accidentally.

## ARTICLE 4

## Principle of liability

1. The keeper of a vehicle shall be liable for damage caused by the vehicle, subject to the restrictions provided in this Convention.

2. Each Contracting State may provide that the direct liability of an insurer shall be wholly or partly substituted for the liability of the keeper under this Convention, provided that the victim shall be protected to the same extent as if the keeper were liable.

## ARTICLE 5

## Contribution of the victim to the damage

1. If a victim or person suffering damage, other than a keeper of a vehicle involved in the accident, has committed a fault which contributed to the damage, the compensation may be reduced or disallowed having regard to the circumstances of the accident within the meaning of Article 9.

2. The same shall apply when the contribution to the damage is due to circumstances in which the victim or the person suffering damage would be liable irrespective of his fault.

## ARTICLE 6

**Liability of two or more keepers to third parties**

1. When, as a result of an accident, damage is caused by two or more vehicles to persons other than the keepers of the vehicles involved, the keepers of the vehicles which caused the damage shall, subject to the provisions of Articles 8 and 10, each be liable for such damage in full (*in solidum*).

2. In this case, in the mutual relations between the keepers liable, the damages shall be apportioned having regard to the contribution of the vehicles to the damage.

## ARTICLE 7

**Damage to keepers**

When as a result of an accident, one or more keepers of the vehicles involved in the accident suffer damage, each keeper liable shall be liable only for his share of the damages according to the contribution of the vehicles to the damage. Each Contracting State may, however, derogate from this rule by providing for liability in full (*in solidum*).

## ARTICLE 8

**Exceptions to the keepers' liability in full**

1. As regards damage for which the keeper of a vehicle is not liable by virtue of Article 10 or under the terms of a contract permitted by national law, the keepers of other vehicles which have contributed to the damage shall not be liable under this Convention for the share of the damages which would fall on the keeper in question having regard to the contribution of the vehicles to the damage.

2. When the keeper of a vehicle is liable for damage caused to the driver of the vehicle, each Contracting State may nevertheless provide that the keepers of other vehicles which have contributed to the damage shall not be liable for the share of the damages that falls on the keeper in question.

## ARTICLE 9

**Apportionment of liability between keepers**

1. For the purposes of this Convention, the contribution of the vehicles to the damage shall be determined having regard to the circumstances of the accident, such as the fault or ill-health of a driver or passenger, the inherent risks of the vehicles or the irregular behaviour of a vehicle, whatever may be its cause, for instance a defect of the vehicle, the intervention of a third party, or a natural event other than a grave natural disaster of an exceptional nature.

2. If the circumstances do not indicate otherwise, the contribution of the vehicles to the damage shall be regarded as equal.

3. If and to the extent that the share of the damages for which a keeper is liable cannot be recovered wholly or partially from him, from the insurer, or from a guarantee fund or a similar body, it shall be borne by the other keepers in proportion to the contribution of their vehicles to the damage.

## ARTICLE 10

### Damage excluded

1. The keeper of a vehicle shall not incur liability under this Convention in respect of any damage to that vehicle, a trailer or any object hauled by or attached to the vehicle or any thing transported by the vehicle even when detached accidentally, with the exception of the personal effects, such as clothes and luggage, of a person carried.

2. Each Contracting State may provide that the keeper of a vehicle shall not be liable under this Convention for damage caused to the driver of the vehicle

## ARTICLE 11

### Exceptions to the application of the Convention

1. This Convention shall not apply to :

*ia)* damage caused by a vehicle and resulting from its use exclusively for a non-vehicular purpose:

*ib)* nuclear carnage :

*ic)* damage directly due to an act of armed conflict, hostilities, civil war, insurrection or a grave natural disaster of an exceptional character.

2. Each Contracting State shall have the option not to apply this Convention to damage caused by specified categories of vehicles creating little risk for the traffic, for example pedestrian-controlled vehicles, certain agricultural machines and mopeds of low power and speed.

## ARTICLE 12

### Matters left to national law

1. Amongst the matters left to the law of each Contracting State are the following:

(a) the nature, form, extent and any limits on the amount of compensation;

(b) actions for damages against persons other than keepers and recourse actions brought by or against such persons;

(c) recourse actions brought by keepers in respect of the share of the damages of another keeper for which they are made liable under Article 9, paragraph 3;

(d) whether a claim may be defeated or the compensation may be reduced because of the assumption of an exceptional risk by the victim or the person suffering damage, or because of his criminal conduct or his acquiescence in such conduct of the driver.

2. Each Contracting State may assimilate wholly or partially to a keeper of a vehicle involved in an accident any other person involved in the accident who, according to national law, is liable irrespective of fault for damage resulting from the accident.

3. Each Contracting State shall have the option to derogate from this Convention so as to avoid conflicts with its law on workmen's compensation or any social security scheme.

#### ARTICLE 13

##### Extended protection and application

This Convention shall not prevent the Contracting States :

(a) from adopting rules more favourable to persons suffering damage, except as regards the mutual relations between keepers liable;

(b) from applying the rules of the Convention to accidents, damage or means of transport other than those covered by this Convention.

#### ARTICLE 14

##### Entry into force of the Convention

1. This Convention shall be open to signature by the member States of the Council of Europe. It shall be subject to ratification or acceptance. Instruments of ratification or acceptance shall be deposited with the Secretary General of the Council of Europe.

2. This Convention shall enter into force six months after the date of deposit of the third instrument of ratification or acceptance.



5 In respect of a signatory State ratifying or accepting subsequently, the Convention shall come into force six months after the date of the deposit of its instrument of ratification or acceptance.

#### ARTICLE 15

##### Accession of a State not a Member of the Council of Europe

1 After the entry into force of this Convention, the Committee of Ministers of the Council of Europe may invite non-member States to accede.

2 Such accession shall be effected by depositing with the Secretary General of the Council of Europe an instrument of accession which shall take effect six months after the date of its deposit.

#### ARTICLE 16

##### Territorial scope of the Convention

1. Any Contracting State may, at the time of signature or when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession, specify the territory to which this Convention shall apply.

2. Any Contracting State may, when depositing its instrument of ratification, acceptance or accession or at any later date, by declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe, extend this Convention to any other territory or territories specified in the declaration and for whose international relations it is responsible or on whose behalf it is authorised to give undertakings.

3 Any declaration made in pursuance of the preceding paragraph may, in respect of any territory mentioned in such declaration, be withdrawn according to the procedure laid down in Article 19 of this Convention.

#### ARTICLE 17

##### Reservations

1. No reservation shall be made to the provisions of this Convention except that mentioned in the Annex to this Convention.

2. The Contracting State which has made the reservation mentioned in the Annex to this Convention may withdraw it by means of a declaration addressed to the Secretary General of the Council of Europe which shall become effective as from the date of its receipt.

## ARTICLE 18

## Declarations concerning options

1. Each Contracting State which wants to avail itself of one of the options set forth in Article 2, Article 3, paragraph 1 (*b*), Article 4, paragraph 2, Article 7, Article 8, paragraph 2, Article 10, paragraph 2, Article 11, paragraph 2 and Article 12, paragraphs 2 and 3 shall, when signing this Convention or when depositing the instrument of ratification, acceptance or accession, declare by means of a notification to the Secretary General of the Council of Europe its intention to do so and in what way it intends to exercise the option.

2. If, after the entry into force of the Convention in respect of a Contracting State, that State deems it necessary to avail itself of one of the options mentioned in the preceding paragraph, it shall notify the Secretary General of the Council of Europe of its intention to do so before the entry into force of the relevant provisions under domestic law.

3. Each Contracting State may, at any time, by means of a notification addressed to the Secretary General of the Council of Europe, declare that it no longer avails itself of an option exercised in accordance with the preceding paragraphs. The notification shall indicate the date on which the change takes effect.

## ARTICLE 19

## Duration of the Convention and denunciation

1. This Convention shall remain in force indefinitely.

2. Any Contracting State may, insofar as it is concerned, denounce this Convention by means of a notification addressed to the Secretary General of the Council of Europe.

3. Such denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Secretary General of such notification.

## ARTICLE 20

## Functions of the Secretary General of the Council of Europe

The Secretary General of the Council of Europe shall notify the member States of the Council and any State which has acceded to this Convention of :

(a) any signature ;

(b) any deposit of an instrument of ratification, acceptance or accession ;

(c) any date of entry into force of this Convention in accordance with Article 14 thereof;

(ai) any reservation made in pursuance of the provisions of Article 17, paragraph 1 ;

(ci) withdrawal of any reservation carried out in pursuance of the provisions of Article 17, paragraph 2;

(fi) any communication received in pursuance of the provisions of Article 1, paragraph 2, Article 16, paragraphs 2 and 3 and Article 18, paragraphs 1, 2 and 3j

(gi) any notification received in pursuance of the provisions of Article 19 and the date on which denunciation takes effect.









