

AKTUELLA SKADESTÅNDSSPÖRSMÅL VID SPÅR- VÄGS- OCH BUSSTRAFIK.

Föredrag av ombudsman *Wilh. Augustinsson*,
Stockholms Spårvägar.

Det ojämförligt största antalet trafikolyckor medför skador, för vilka ersättning i sinom tid kräves. De skadeståndsfrågor, som härigenom uppkomma, falla inom ett område av juridiken, där endast vägledande principiella huvudregler finnas angivna i lagen och där man sålunda i allra största utsträckning har att lita till den praktiska erfarenheten, speciellt till förefintliga prejudicerande utslag. Mycket ligger visserligen i sakens natur, men synnerligen ofta står även den mest erfarne tvekande inför frågan, om ersättningsskyldighet överhuvudtaget föreligger eller om ett framställt krav på ersättning är skäligt eller ej.

Det är några av dessa tveksamma fall jag i detta föredrag skall söka belysa.

Innan jag övergår därtill, synes det mig av nöden att i korthet sammanfatta huvudreglerna för den svenska skadeståndsrätten.

De ersättningar, det här är fråga om, avse gottgörelse för vad man numera med en gemensam benämning brukar rubricera som *trafikskador*. De tillhöra den grupp av skadestånd, som utgå i s. k. utomobligatoriska rättsförhållanden, d. v. s. skadestånden grunda sig ej på kontraktsförhållanden mellan parterna eller avtalsbundna åtaganden gent emot den skadelidande parten.

Första förutsättningen för att skadeståndsskyldighet skall föreligga är, att en rättsstridig handling blivit begången. *Utän kriminellt ansvar, ingen civil ersättningsplikt.*

Enligt nu gällande rätt skall nämligen den till skadan *vållande* lämna skälig ersättning till den, som lidit skadan, och denne är skyldig finna sig i jämkning d. v. s. nedsättning av skadeståndet, därest och i den mån han är till skadan medvållande.

Denna huvudregel står att läsa i allmänna Strafflagens 6. kapitel.

I vissa speciallagar har emellertid regeln frångåtts och ersättningsskyldigheten utsträckt även till annan, oaktat denne ej är till skadan

direkt vållande. Bland dessa lagar återfinna vi 1886 års *lag om ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift*, under vilken elektrisk spårvägsdrift är inbegripen, och för bussrörelse *lagen av 1916 om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik*. Enligt dessa lagar är spårvagnens resp. bussens ägare även utan eget vållande solidariskt med personalen-föraren ansvarig för i driften uppkomna skador. Spårvagnens resp. bussens ägare äro givetvis därutöver ansvarigt för resp. trafikmedels hållande i trafikdugligt skick och att nödig omtanke i avseende på rörelsens skötsel i övrigt ej åsidosättes. Den största principiella skillnaden mellan de båda lagarna är, att den bevisskyldighet, som enligt allmänna skadeståndsregler åvilar den ersättningskrävande, icke förekommer i billagen, som i stället omkastat bevisbördan så, att de för bilen ansvarige som regel ha att styrka frihet från skadevållande för att ersättningskyldighet skall bortfalla. Denna omkastade bevisbörda återfinnes ej i järnvägslagen.

För att en person skall anses vållande till en skada och förty ersättningskyldig därför fordras vidare omedelbart *kausalsammanhang* mellan handlingen och skadan utom i ett fall nämligen, därest genom skadad persons frånfälle någon, som äger rätt till underhåll av den som blivit dödad, skulle komma att saknadetta i erforderlig grad.

Vid varje *skadereglering* skall man härutöver hålla i minnet, att skadeståndet avser att återställa rättsförhållandena, sådana de voro vid tillfället för skadan, och att skadeståndet skall beräknas därefter.

Skadan skall vara av ekonomisk art. Den består *antingen* i direkt minskning av den skadelidandes tillgångar (s. k. *damnum emergens*) eller ock i uteblivandet av en — om skadan ej inträffat — säkert påräknad inkomst eller vinst (s. k. *lucrum cessans*). Ett undantag härifrån finnes stadgat, nämligen i de fall, där rätt medgivits till ersättning för sveda och värk, för lyte eller för annat s. k. stadigvarande men.

Bland de aktuella skadeståndsspörsmålen synes mig frågan om

trafikföretagens ansvarighet gent emot passagerare

böra tagas i främsta rummet.

Såsom jag nyss påvisat, är enligt nu gällande svensk rätt första förutsättningen för att skadeståndsskyldighet skall föreligga den, att vållande konstaterats hos eller icke kunnat motbevisas av föraren eller trafikledningen. Är intetdera av dessa fall för handen, föreligger juridiskt sett *ren olyckshändelse*, för vilken en var har att gälda sin skada. Detta innebär — såväl i spårvägs- som bussdrift — sålunda, att om varken ovarsamhet ligger föraren till last eller sådan bristfällighet å spårvagnen eller bussen påvisats, att trafikledningen anses ha brustit

i fordonens eftersyn eller ledningen eljest t. ex. genom olämpliga anordningar åsidosatt sina skyldigheter, tredje man, som lidit skada, således jämväl en passagerare, blir utan varje som helst ersättning härför från trafikföretaget.

Prima facie kan det synas fullt riktigt, att skada i följd av omständighet, som rimligen ej kan tillräknas personalen eller ledningen, ej skall ersättas av företaget såsom sådant, ty icke skall någon, som ej är skuld till vad som inträffat, ekonomiskt plikta därför.

Genom ett par ur min praktik hämtade exempel tror jag mig dock kunna påvisa, att denna regel icke i allo överensstämmer med nutida uppfattning om vad som är rätt och billigt. Det ena fallet rör en busskollision, det andra en spårvagnsurspåring.

I första fallet sammanstötte en buss med en utryckande brandbil. Förutom att materiella värden gingo till spillo för tusentals kronor medförde kollisionen svåra kroppsskador för ett stort antal personer, såväl passagerare som gatutrafikanter. Båda förarna åtalades för händelsen. Rättens utslag blev friande för båda och, som det lakoniskt hette i utslaget, »enär varken bussföraren eller brandmannen varit vållande till vid kollisionen uppkomna skador, utan fast hellre av omständigheterna framginge, att de voro fria från vållande», kunde den mot dem förda ersättningsstan ej bifallas. Utslaget blev av högre rätt, dit skadeståndstalan fullföljdes, utan ändring fastställt, och i avseende å förarna finnes härom intet att säga. Efter målets avgörande gjordes det gällande, att anledningen till kollisionen vore felaktig konstruktion av bussen. Framställda ersättningskrav bestredos emellertid, enär bussen av vederbörande myndigheter godkänts för den trafik, vari den vid tillfället nyttjades.

I spårvägsfallet råkade ett tåg »skena» i en gatuslutning med påföljd, att det urspårade och bland annat en medföljande kvinnlig passagerare led så svåra skador, att hon blev invalid för återstoden av sitt liv. Orsaken till händelsen var, att bromsarna i de relevanta ögonblicken helt enkelt ej fungerade. Vid noggrann undersökning ansåg man sig kunna fastslå, att detta berodde på tillfälligt fel på motorerna, vilket fel föraren tidigare ej kunnat konstatera och som ej heller skäligen hade sin grund i bristande underhåll av eller eftersyn å vagnen. Ersättning kunde ej medgivas den skadelidande, utan denna skulle blivit totalt utan soulagemang, därest händelsen ej, såsom fallet var, inträffat på vägen från arbetet och förty fallit under den obligatoriska olycksfallsförsäkringen.

I båda fallen hade passagerare, utan att på något sätt hava genom egen ovarsamhet medverkat till händelsen, blivit utan gottgörelse från företaget, ett förhållande, mot vilket modern rättsuppfattning såtillvida utan tvekan reagerar, att den kräver ersättnings lämnande, om blott olyckan har sin grund i faktiska fel å vagnen, även om dessa varit oförutsebara.

I rättstillämpningen, men endast i denna, har också allt mer den praxis vunnit insteg, att ett trafikföretag, såsom handhavare av en farlig anläggning bör, under nyss framhållna förutsättningar, stå den civila ansvarigheten för händelser som ovan relaterade, en praxis, som synes välbetänkt, särskilt då det gäller passagerare, vilka ju kunna sägas vara omhändertagna av trafikföretaget. Personligen är jag, och jag tror mig berättigad säga också det företag, jag tillhör, av den principiella inställning, att rättvisa och billighet kräva, att en i och av driften skadad passagerare för sådana fall åtminstone ej bör lämnas helt utan gottgörelse. På ansvarigt håll är den tanken nog ej främmande att även i vårt land införa bestämmelser om skydd för passagerare mot skadefall av angiven art. Möjligen skulle den obligatoriska försäkringen för olycksfall i arbete härvid kunna visa vägen. Att gå längre i lagligen reglerade skyddsåtgärder har åtminstone för närvarande ej ansetts böra komma på tal. Den försäkringsplikt, som vid sakens ordnande väl skulle kunna tänkas falla å trafikföretagen, skulle sålunda endast omfatta en till sitt maximibelopp begränsad ersättningskyldighet av samma slag och efter samma grunder som enligt olycksfallsförsäkringslagen och härutöver som sagt inskränkas endast till de fall, då skadan skett iföljd av själva driften. Varje tillhandahållande åt allmänheten av trafikmedel, av vilket slag det vara må, skulle härigenom gentemot den, som använder sig av trafikmedlet, innefatta garanti mot skador i den utsträckning, nyss sagts. I den erlagda passagerareavgiften skulle premien härför vara betald.

Frågan har tidigare varit uppe. I diskussionen därom har framhållits det betänkliga uti att slå in på en väg, som måhända skulle leda till, att allmänheten för varje slag av farliga inrättningar komme att kräva liknande ekonomiskt skydd. De omfattande skyddsanordningar av teknisk natur, som utgöra villkoren för rätten att utöva den farliga verksamheten, ansågos tillfyllest. För skador genom rena olyckshändelser borde den enskilde individen själv taga risken eller själv täcka sig försäkringsvägen. För övrigt stode det den enskilde fritt att hålla sig »från faran borta». Parallellen med den obligatoriska försäkringen för olycksfall i arbete vore ej heller riktig, då en arbetare är för sitt uppehälle nödsakad utsätta sig för arbetets risker. Och så vidare. Farhågorna torde vara överdrivna. Den höga standard, som den moderna tekniken uppnått, är för det första en garanti för att de fall äro ytterst sällsynta, då ej vållande på någon hand föreligger. För det andra behöves uppslaget icke vara prejudicerande för andra inrättningar än de, som allmänheten mer eller mindre är nödsakad anlita. Och i det nutida samhället kan man utan tvekan säga, att kommunikationerna spela en så stor roll för individens möjlighet att tjäna sitt uppehälle, att de helt enkelt icke kunna av någon undvaras. Det är stor skillnad mellan att erlagga sin spårvägsavgift och — för att taga ett exempel från ett sam-

tal i saken med en försäkringsman — att köpa biljett till en biograf, där ju också olyckshändelser på grund av driften kunna inträffa.

I detta sammanhang böra några ord sägas om de fall, då skada å passagerare inträffar på grund av häftig inbromsning, företagen av föraren till undvikande av annan befarad olyckshändelse. Dessa s. k. *nödbromsningar* äro för förarens och således också för trafikföretagets vidkommande att betrakta som även juridiskt sett rena olyckshändelser, vilka ej konstituera ersättningskyldighet för föraren eller företaget. Givetvis skola godtagbara skäl förebringas, att inbromsningen var av omständigheterna oundgängligen påkallad, men faktum kvarstår: Passageraren har utan eget förvållande lidit skada under en färd, för vilken han erlagt stadgad avgift. Skillnaden mellan dessa nödstoppsfall och de nyss omnämnda olyckorna i följd av vagnarnas beskaffenhet m. m. är dock uppenbar. Här ligger upprinnelsen till skadefallet ytterst på förhållanden helt utanför trafikföretaget. Då det emellertid sällan lyckas att identifiera den, som framkallat den farliga situationen, finns oftast icke någon att vända sig mot med krav på gottgörelse. Trafikförsäkringslagen medger dock möjlighet att utbekomma dylik, därest hindret bevisligen varit ett motorfordon och omständigheterna visa, att detta fordons förare måste anses hava vid tillfället färdats ovarsamt. För dessa fall av ansvar hos okända motorfordonsförare svara samtliga svenska trafikförsäkringsbolag i gemen genom det organ, som härför bildats, nämligen »Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar». I övriga fall finnes däremot intet skydd för passagerare. Måhända bör man ej ställa sig främmande för tanken, att jämväl i här nämnda fall ej lämna passageraren-kunden utan ekonomiskt bistånd, där han icke genom egen försäkring eller annorledes t. ex. via sjukkassor blir hjälpt. Glömmas skall dock ej, att ett frångående i ett fall av principen om vållande hos personal eller trafikledning lätt blir prejudicerande för andra liknande fall och därför rent praktiskt sett ej är att rekommendera. Vid Stockholms Spårvägar ha därför framställningar om ersättning för skada i följd av nödstopp hittills obönhörligen avslagits, och enahanda förfäres vid den anstalt, där vi hava våra bussar trafikförsäkrade.

Från den praktiska verksamheten vill jag också peka på ett *annat fall*, då en passagerare saknar juridisk möjlighet till ersättning, trots det den moraliska rättigheten därtill kanske ligger för vederbörande tjänsteman i trafikföretaget uppenbar. Jag tänker på de många fall, där en uppgiven händelse är okänd för eller förnekas av personalen, all bevisning saknas på att skadefallet inträffat och man endast har

att lita till den skadelidandes eget ord. Här om någonsin fordras takt och anpassningsförmåga, och det synes mig mången gång tillrådligt att i den praktiska verksamheten laga efter läglighet och hellre handla efter sannolikheten hos händelsen och trovärdigheten hos den ersättningsökande än efter lagens stränga bokstav.

Ett annat aktuellt spörsmål är frågan om

regressrätten,

d. v. s. rätten att av den skadevällande söka åter vad som för ett skadefall utlagts. Denna regressrätt är enligt försäkringslagarna såtillvida begränsad, att den endast gäller i fall av s. k. *grov vårdslöshet*. En var, som sysslat med trafikmål, vet nog samt, att många fall av kollisionsoolyckor, där för den rättsinnige iakttagaren dylik vårdslöshet föreligger, bedömas såsom fall av mindre svår vållandegrad. Det är ej min avsikt att här yrka på onödig skärpning av det straffrättsliga ansvaret, men jag kan ej underlåta påpeka förhållandet. Den principen är visserligen sund, som kommit till uttryck i borttagandet för vissa fall av regressrätten, då härigenom en klar gräns dragits mellan det kriminella ansvaret och den civila ansvarigheten, men lika riktigt är, att den, som gör sig saker till grov vårdslöshet, bör genom att utöver bötesstraffet få vidkännas den civila ersättningskyldigheten lära sig förstå vådan av sina gärningar. Hur mången gång hör man ej som den enklaste och naturligaste sak frasen: »Det får försäkringsbolaget betala.» Den obligatoriska trafikförsäkringen, vars införande skapat ovärderliga fördelar för tredje man, har faktiskt i viss mån medfört, att ansvars känslan slappats åtminstone hos den icke yrkesmässige trafikmannen. Förut, då han ej var skyldig hålla försäkring och tagit risken av att underlåta detta, visste han, hur dyrt en ovarsamhet kunde stå honom personligen. Nu är han tvingad göra det relativt ringa utlägg, försäkringspremien innebär för ekonomin, och risken för honom är: några dagsböter. Resten »klarar försäkringsbolaget». I trafiksäkerhetens intresse vill jag därför framhålla vikten av icke blott att den »grova vårdslösheten» ej får bli en lagens tomma bokstav, utan även att trafikförsäkringsbolagen speciellt i fall, som ej blivit föremål för rättsliga åtgärder, använda sig av denna sin regressmöjlighet. Och fråga är om ej försäkringsstagarna, vilkas premier ju beräknas på basis av de utgivna skadeersätningarna, äga full rätt fordra, att intet underlåtes för nedbringande jämväl på detta sätt av trafikförsäkringsbolagens skadeutgifter. Ett steg i rätt riktning har dock sedan lagens tillkomst vunnits, nämligen att försäkringsbolagen medgivits rätt rabattera premierna för s. k. skadefria försäkringstagare, men denna utgiftsminskning för de goda bilförarna torde ej vara tillräcklig bot för de grovt vårdslösa fallen.

Vad denna grova vårdslöshet beträffar vill jag tillägga, att det måhända ej är tillrådligt att, såsom på sina håll skett, direkt i lagen angiva de fall, vilka skola betraktas som sådana. Allt fortfarande och med fullt förtroende bör man kunna överlämna avgörandet till domarens fria prövning. För var dag som går blir praxis härvidlag än mer stadgad. För att i de enskilda fallen tvekan ej skall råda om den grad av vårdslöshet, som föreligger, skulle jag vilja förorda, att i rättens utslag alltid anges, om vållandet varit grovt eller icke.

I avseende å regressrätten kan jag ej underlåta beröra ett förhållande, värt att beakta för föreningens medlemmar. Denna i lagen medgivna rätt att taga sitt åter av den direkt vållande ha de flesta av våra ordinarie medlemmar av sagt sig i *kollektivavtalen* med personalen. I dessa heter det ofta, att företaget svarar för under tjänsteutövning inträffade skador å person och egendom, vilket strängt efter ordalagen innebär, att jämväl vid grov vårdslöshet från personalens sida skadan stannar å företaget. I spårvägsfall är detta ju oftast en intern angelägenhet, åtminstone då försäkring ej finnes. I avseende å skada till följd av busskollision ligger det däremot här nära till hands, att intressekollisioner uppstå mellan försäkringsgivaren, som lagenligt har regressrätt mot föraren vid grovt vållande, och försäkringstagaren-företaget, som av sagt sig denna. Det synes mig ej obefogat, att åtminstone den ändring vidtages, att man i dessa fall ej låter regressrätten gent emot föraren helt bortfalla, utan att frågan om och i vilken mån den vårdslöse föraren själv skall stå kostnaden tages under särskild omprövning från fall till fall.

Jag övergår härefter till en ifrågasatt och enligt min uppfattning av praktiska skäl fullt motiverad revidering av bestämmelserna i avseende å

fördelningen av ersättningsskyldigheten för trafikskador.

De regler, som nu gälla, äro av så invecklad och oöverskådlig natur, att man utan tvekan kan tala om labyrintiska irrgångar. Särskilda schabloner ha måst uppställas för att i någon mån bringa reda i det hela och skapa möjlighet att utan förnyad ingående prövning av lagtext och prejudikat avgöra, hur ett skadefall skall bedömas. Man har här att laborera med begreppen: ansvar enligt strafflagen och trafikansvar enligt bilansvarighetslagen, vållande och presumerat vållande, ägare, brukare och förare, etc. Allt eftersom de olika faktorerna äro tillfinnandes, variera resultaten av skaderegleringarna. Och i den mån nya prejudikat tillkomma, invecklas systemet allt mera. Uppenbara orättvisor kunna påvisas, då det faktiskt mången gång endast beror på slumpen, under vilken kategori fallet kommer att hänföras.

Saken åskådliggöres bäst genom exempel.

En buss och en personbil ha kolliderat. Bussen, som äges av ett bolag, föres av en däri anställd chaufför. Personbilen föres av ägaren. Båda förarna äro vållande till kollisionen, bussföraren i högre grad än personbilföraren. Båda fordonen skadas. Hur skola dessa skador gäldas? Jo, trots bussförarens större vållande får bussbolaget fullt för skadorna å bussen, men personbilägaren får finna sig i jämkning av skadorna å sitt fordon. Jämkningsen är ej i och för sig oriktig, men bussbolagets rätt att i detta fall erhålla fullt är minst sagt dubiös. Hade nu personbilägaren i stället låtit sin chaufför köra och medvållande åvilat denne, hade såväl personbilägaren som bussbolaget, ehuru sinsemellan underkastade jämkning, dock erhållit fullt av varandras trafikförsäkringsbolag, på grund av att dessa svara för förarnas laga ansvarighet. Detsamma hade varit fallet, om den verkliga personbilägaren låtit sitt bolag formellt stå som ägare till bilen.

Från min spårvägspraktik kan anföras ännu ett belysande exempel: Ett spårvägståg hade påkörts av en personbil (ej hyrbil), varvid skador uppstodo såväl å de båda fordonen som för en passagerare i bilen. Bilen fördes ej av ägaren. Båda förarna dömdes vållande. I avseende å skadestånden blev resultatet: Spårvagnens skador (ytterst obetydliga) ersattes helt av bilens försäkringsbolag jämlikt trafikförsäkringslagen. För bilskadorna (bilen spolierades helt) blev spårvagnsföraren (och därigenom spårvägsbolaget) helt ersättningsskyldig, då krav härför ej riktats mot bilföraren. Spårvägsbolagets regressrätt mot bilföraren på grund av dennes medvållande var värdelös. Rätt mot trafikförsäkringsbolaget förelåg ej för bilskadorna. Bilpassagerarens mycket stora skador skulle gäldas av spårvagnsföraren (= spårvägsbolaget), då talan ej fördes mot bilföraren. Regressrätt härför föreligger visserligen mot denne, men ej mot trafikförsäkringsbolaget, då bilägaren ej varit vållande till sagda skador och trafikförsäkringslagen ej gäller för skador å passagerare i icke-hyrbil utom för det fall, att bilägaren-försäkrings-tagaren själv är vållande. Enligt mitt förmenande hade det varit rätt och billigt att ej blott spårvägsbolaget på grund av spårvagnsförarens medvållande och bilägaren genom överlämnandet av bilen till olämplig förare utan även bilpassageraren, som tagit risken att medfölja bilen, böra vidkännas jämkning i resp. skadestånd.

Min inställning till denna fråga kan sammanfattas sålunda:

Då solidarisk ansvarighet för trafikskador i princip införts mellan spårvagns- resp. bilägaren och hans förare gent emot tredje man, synes det mig uppenbart, att ägaren ej blott i detta avseende skall vara likställd med sin förare utan även finna sig i den nedsättning av ersättningen för egna skador, som är betingad av den egna förarens vållandegrad. *Redan vid själva valet av förare skall bilägaren söka gardera sig härför, och samma regel bör gälla jämväl för passagerare i icke-yrkemässigt tillhandahållet fordon.*

Ytterligare exempel på olägenheterna av nu gällande regler skulle kunna anföras, men de sakna större intresse för andra än dem, som personligen äro bilägare.

Olika förslag hava framkommit till nytt system för reglering av trafikskador. De gå gemensamt ut på att 1916 års s. k. trafikansvar skulle försvinna, och detta synes mig lättast kunna vinnas genom att skadorna för varje fall sammansloges till en enhet och därefter t. ex. efter vållandegraden fördelades emellan vagnägarna resp. deras försäkringsbolag.¹

I avseende å spårvägsföretagens ställning till bilansvarighetslagen vill jag emellertid erinra om, att enligt nu gällande rätt dessa företag för egna skador äro att betrakta som tredje man. Spårvägsföretaget skall, alldeles oavsett spårvagnsförarens vållande eller vållandegrad, tillerkännas full ersättning för uppkomna förluster, därest blott å medkollidentens sida vållande, utrett eller presumerat, föreligger. Motparten har dock, därest endast trafikansvarighet åvilar honom, regressrätt mot spårvagnsföraren.

Efter dessa frågor, som närmast berört skadeståndets straffrättsliga sida, övergår jag nu till ett spørsmål av rent civilrättslig innebörd, nämligen till frågan om den särskilda ersättning, som utöver de direkta reparationskostnaderna och dylikt ofta kräves för tid, då skadat fordon fått innestå för reparation. Denna fråga om

ersättning för liggedagar

är utan tvekan den viktigaste av alla aktuella skadeståndsspörsmål.

Allmänt bekant torde vara, att dylik ersättning brukat lämnas för sådana trafikfordon som droskbilar. I Stockholm utgår skadestånd härvidlag enligt gammal praxis med 30 kr. per inneståendedag. I avseende å bussar har motsvarande praxis alltmer vunnit insteg. Ersättningen har här satts till 60 kr. per dag och buss. I Norge har det nu — hittills utan framgång — ifrågasatts, att liggedagsersättning, som i detta land per buss beräknas till 50 kr. per dag, bör erhållas jämväl

¹ Enligt Lag den 2 mars 1934 (Svensk Författningssamling n:r 39/1934) om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ av 1916 års bilansvarighetslag skall ansvarigheten för skada i följd av trafik med två eller flera automobiler fördelas efter graden av förarnas medverkan i skadan, utan hänsyn till den omständigheten, huruvida föraren tillika varit ägare eller ej. *Har föraren varit vållande, bedömes sålunda frågan om ägarens skadeståndsskyldighet och dennes rätt till ersättning för egen skada på samma sätt som om ägaren själv varit vållande till olyckshändelsen. Jämkningsreglerna äro i enlighet härmed, såvitt avses automobiler, ändrade i ovan åsyftad riktning. Den nya lagen träder i kraft den 1 juli 1934.*

för spårvagnar, förslagsvis då med kr. 30 per dag och motorvagn och halva beloppet kr. 15 per dag och släpvagn.¹

Man har härvid i allmänhet utgått från en kalkyl över de *fasta* utgifter, som förefinnas för en vagn, alldeles oavsett om den användes i trafik eller icke, och funnit skäligt, att dessa kostnader skola för indeståendetiden bäras av den, som vållat, att vagnen tagits ur trafik.

Emot denna argumentering har jag intet i princip att invända. Min tvekan att utan vidare i praktiken godkänna rätt till liggedagsersättning beror därpå, att jag ej kan frångå fordringen på att *förlust verkligen skall kunna visas* eller åtminstone göras sannolik. Att generalisera en regel om dylikt skadestånd finner jag betänkligt, ty det skulle faktiskt mången gång innebära, att tredje man finge stå kostnader, som den skadade vagnens ägare under alla omständigheter skulle hava haft, d. v. s. även om skadefallet ej inträffat.

Alldeles uppenbart är och har av ingen förnekats, att en droskägare, som äger *en* bil, skall förutom för bilens reparation tillerkännas antingen hyreskostnader för ersättarevagn eller ock ersättning för de utlägg han under indeståendetiden ändock har att göra för vagnen och därutöver för den vinst, han skäligen skulle kunna anses hava gjort under samma tid, därest bilen kunnat produktivt av honom utnyttjas.

Men saken ställer sig redan helt annorlunda, om droskägaren haft *två* bilar, av vilka endast en normalt användes i trafik. Skadas bilen n:r 1, använder han reservbilen n:r 2, och n:r 1 intar automatiskt n:r 2:s plats. Antingen n:r 1 skadats eller ej, hade droskägaren kalkylerat med att få bära de fasta kostnaderna för två vagnar. Endast för det fall att han under indeståendetiden skulle ha kunnat nyttja båda vagnarna för förvärvsändamål, kan det bliva tal om att han lidit skada på grund av själva indeståndet. Denna skada består i förlust av den inkomst, han räknat på genom bil n:r 2, t. ex. för någon extrabeställning. Om den, som förorsakat bytet, skulle åläggas gottgöra droskägaren mer än sagda förlust, skulle denne senare göra en oberättigad

¹ Den norska kalkylen, i vilken löner ej ingå, framgår av nedanstående uppställning:

B u s s :

Vagnpris	kr. 50,000:—
Andel i garage och verkstad	» 20,000:—
	<hr/> Kr. 70,000:—
Ränta och amortering 25 % per år	» 17,500:—,
eller kr. 5:— per dag.	

S p å r v a g n .

Motorvagn:

Vagnpris	kr. 65,000:—
Vagnhall och verkstad	» 20,000:—
	<hr/> Kr. 85,000:—

Räntor och amortering 12 % per år

eller kr. 30:— per dag. » 10,200:—,

Släpvagn:

1/2 av ovanstående, eller kr. 15:— per dag.

vinst. Håremot har man emellertid anfört, att en droskägare, som själv håller sig med reservvagn och förty ej för fortsatt utövande av sin näring behöver *förhyra* en vagn, då den ordinarie vagnen av någon anledning ej kan användas, bör tillerkännas mot denna förhyrningskostnad svarande gottgörelse och icke få sin förtänksamhet förbytt i sämre rätt till ersättning än den droskägare, som blott har en vagn. Mot denna argumentering invändes, att, ehuru båda droskägarna torde ha räknat med ett visst antal inneståendedagar per år bl. a. för reparationer av trafikskador, endast droskägaren n:r 1 gör genom själva inneståendet förlust, enär han ej kan fortsätta verksamheten utan att bekosta ersättarevagn. Droskägaren n:r 2 däremot har säkerligen, då han skaffade reservvagnen, beräknat att med denna ej blott sköta eget normalt innestående för att undgå förhyrningskostnader utan även att genom extrakörningar och utlåning till kolleger göra vagnen förtjänstbringande. Samtidigt iklädde han sig emellertid också risken av att reservvagnen ej varje dag kunde utnyttjas. Man kan tämligen säkert utgå från, att han tagit denna risk i full förvisning om, att inkomsterna av vagnen i längden komme att överstiga utgifterna. Motsatsen vore en ekonomisk anomali. Då reservvagnsinkomsterna emellertid komma sporadiskt och således ej äro för varje av årets dagar tillnärmelsevis lika stora, kan man ej till grund för ett skadeståndsanspråk lägga genomsnittsinkomsten därav per dag, utan man måste undersöka saken fall för fall. Droskägaren n:r 2 måste visa eller under alla omständigheter göra sannolikt, att han inneståendetiden kunnat ha inkomster ev. annan fördel (t. ex. för eget bruk) av båda sina vagnar. Enligt allmän skadeståndsrätt är han eljest ej berättigad till någon som helst extraersättning för att reserven fått sättas in.

Samma är intill en viss gräns förhållandet i all trafikverksamhet. Därest den faktiskt existerande *reservvagnsparken* huvudsakligen betingats av andra omständigheter än skadefall och det ej kan visas, att åtminstone en av dessa vagnar har till huvuduppgift att insättas i trafik vid sådana skadetillfällen, gör företaget rent faktiskt ingen förlust, när det använder reservvagnen. Endast för det fall att alla reservvagnar skulle varit just under reparationstiden upptagna antingen genom insättning i trafiken, ordinarie eller extra, eller för annat ändamål, t. ex. storrenovation, och detta ändamål eftersatts, kan det bliva tal om förlust. *För vagnar, som endast garagera, skola kostnaderna ej övervältras på tredje man. Dessa kostnader ingå i den ordinarie driftskalkylen, och företaget måste anses hava täckt sig därför genom taxan.*

Något annorlunda synes mig förhållandet vara, om företaget nått den storleksgrad, att en vagn eller minst en vagn ständigt står inne för reparation av trafikskador. Här skulle man med visst fog kunna säga, att därest ej trafikolyckor inträffade i denna stora utsträckning, företaget nöjt sig med en reservvagn mindre, varför kostnaderna för

denna skäligen borde delas av dem, som i de olika fallen vållat skadorna, men även här kan det givetvis göras gällande, att *förlust rent faktiskt ej göres i det enskilda fallet, så länge reservvagnsbeståndet ej helt utnyttjats*. Det är nämligen endast den konkreta skadan, som skall ersättas.

Av föreliggande *prejudikat* kan det ej med bestämdhet slutas, huruvida Högsta Domstolen gått in för principen att generellt utdöma viss ersättning för den tid, skadat fordon stått inne. I det senaste och i allmänhet återopade rättsfallet tillerkändes ett bussbolag 60 kr. per liggeday och buss, men i detta mål hade beloppet redan från början medgivits såsom i och för sig skäligt och härutöver hade bolaget utan bestridande från motparten påstått, att samtliga reservvagnar voro vikta för andra ändamål än skadefall, vilket väl ansåges innebära, att dessa ändamål eftersattes genom reservvagnens insättande i stället för den skadade bussen.

Rättsfallet kan sålunda under alla omständigheter icke återopas till stöd för att 60 kr. i princip och generellt godkänns som norm för liggedagsersättning för bussar. Det är därför av högsta vikt undersöka hur beloppet uträknats och i samband därmed i vad mån de olika poster, som ingå i detsamma berättiga till gottgörelse.

Från det återopade rättsfallet, som för övrigt är av den 6 februari 1932, inhämtas följande kalkyl över de fasta årliga utgifterna för en buss, inköpt för kr. 26,000: —:

20 % amortering (5-årig livslängd)	5,200: —
Genomsnittlig årlig ränta efter 6 procent å det nedlagda kapitalet (1/5 av faktiska räntan under hela amorteringstiden, 5 år)	936: —
Kostnad för garage: 1/9 av 8 procent å anläggningskostnaden 35,000 kronor (garaget avsett för 9 bussar)	311: —
Skatt	470: —
Försäkringspremier	300: —
	<hr/>
Summa Kronor	7,217: —
Kostnaden per dag blir följaktligen $7.217 : 365 =$	19: 77
Löner	39: 42
	<hr/>
Summa Kronor	59: 19

Då i uppställningen ej medtagits utgifter för personalens kläder, semesterersättning o. dyl. och jämväl ytterligare poster enligt bussbolagets mening borde tillkomma, ansågs fullt befogat att avrunda siffran uppåt till kr. 60: — per dag och buss.

Av kalkylens 6 poster skall jag här endast uppehålla mig vid två, vilka av mig ej kunna godkännas såsom berättigade i detta sammanhang. Det är de två största posterna, nämligen löner och amortering.

Vad *lönerna* beträffar ingå dessa till sin väsentligaste del i de rör-

liga utgifterna för en vagn d. v. s. kostnaderna för en vagn under trafik. Endast löner till bärgnings- och garagepersonal skulle kunna betecknas som fasta omkostnader, men jag är övertygad om, att såväl bärgningskostnaderna som montörlöner, där företaget har egen verkstad, ingå i reparationsräkningen och således ej böra debiteras en gång till. I det angivna rättsfallet har också fullt öppet sagts ifrån, att löneposten avsåge vagnarnas *bemannning*, d. v. s. förare och konduktörer. Jag vägrar emellertid sätta tro till, att företaget jämväl för reservvagnsparken anställt full bemanning för det antal vagnar, som normalt beräknas stå inne per dag. Trafikpersonalens numerär skall givetvis kalkyleras efter trafikens beräknade storlek. I den mån trafiken, ordinarie eller extra, störts genom att en vagn måst ställas in och tredje man är härtill vållande, skall denna störning givetvis ersättas med den bruttointäkt, som gått förlorad, med skyldighet för företaget att själv bestrida driftsutgifterna, således bl. a. även förare- och konduktörlöner. För garagerande vagnar finnes ej dylika löner och företaget kan således ej anses hava gjort förlust för dylika utgifter.¹

I avseende å posten *amortering* har jag intet att i och för sig invända emot den beräknade livslängden 5 år.² Det är också alldeles riktigt, att amorteringskostnaden-avskrivningen är både årlig och fast, men det är ej riktigt, att denna kostnad i och för sig innebär förlust vid inbestående. Att denna post ändock kommit med och för övrigt återfinnes såväl i motsvarande droskbilkalkyl som i de norska beräkningarna, måste bero på felbedömning av amorteringens egentliga innebörd. Amorteringen är motiverad av vagnarnas förslitning, förslitningen i sin tur av vagnarnas användning. När en vagn ej användes, förslites den ej. Dess livslängd ökas med inbeständetiden. Att amorteringen göres per år är enbart en praktisk *bokföringsåtgärd*, intet annat. Det berättigade i denna argumentering framgår tydligast, om jag i stället för att räkna livslängden i år rör mig med en *livslängd, uträknad i körda mil*. För att skrotas, d. v. s. bli värd 0, skall en buss enligt gängse beräkningar i Stockholmsdrift ha kört 35,000 mil. Normalt sker detta på 5 år, varför normalavskrivningen blir 20 % = 1/5 per år. För varje dag, bussen står inne, sparas emellertid den dagens körsiffra och den tidpunkt uppskjutes, då bussen efter uppnådda 35,000 mil ej längre är trafikduglig. Det finns enligt mitt förmenande i princip ej fog för att inräkna amorteringskostnaden i ersättningen för liggedagar. Enda skä-

¹ I Danmark (Köpenhamn) är den vedertagna liggedagsersättningen för buss kr. 15: — per dag, varför antagas kan, att löneposten ej däri inräknats. Köpenhamns Spårvägar, vars busspark uppgår endast till 28 vagnar, anföra som skäl för att liggedagsersättning ej lämnas för spårvagnar, att företagets bussverksamhet »blevet side-stillet med en privat Vognmands foretning, hverimod *sporvognsparken er saa stor, at disponible Reservevogne altid er skönnet at være till stede*».

² Ur teknisk synpunkt torde numera intet finnas att invända mot att, såsom skett i vissa utländska företag, utsträcka amorteringstiden för den moderna bussen utöver 5 år. I Oslo sker den årliga avskrivningen å bussparken numera med blott 12 1/2 %.

let härtill vore, om man skulle anse, att i denna årliga bokföringsutgift även ingår någon slags kostnad för vagnarnas försämring genom skadans inträffande. Rätteligen bör dock frågan om ersättning för dylik värdeminskning behandlas fristående och ej kopplas samman med frågan om liggedagsersättningen.

Redan genom bortfallandet av nu angivna två poster har kalkylens 60 kronors liggedagsersättning reducerats till 5 kr. 50 öre.

Mycket skulle finnas att i denna sak tillägga, men det går ej att uttömmande behandla varje detalj i detta ämne inom ett kort föredrags ram.

Som en sammanfattning av min ståndpunkt skulle jag vilja säga, att liggedagsersättning för bussar endast bör utgå, då det normala programmet i ett företags verksamhet störts i sådan grad, att det påvisbart inverkar ekonomiskt. Ersättning skall utgå med belopp, som motsvara verkliga fasta utgifter för blotta innehavet av vagnarna (skatter, premier, garagehyra) samt för genom innestående utebliven inkomst även som för löner till personal, som genom innestående ej kunnat utnyttjas i produktiv tjänst. Jag har intel emot en viss generalisering av spörsmålet efter någon slags skälighetskalkyl, baserad på t. ex. vagnparkens storlek, men kan ej underlåta betona, att en dylik lösning säkerligen kommer att inverka höjande på trafikförsäkringspremierna, och jag vill härutöver tillägga, att det i denna fråga ej finns någon som helst principiell skillnad emellan buss- och spårvägsdrift. Skall liggedagsersättning anses berättigad för buss, fordrar den logiska konsekvensen, att motsvarande ersättning jämväl medgives för tid, då skadad spårvagn står inne för reparation.

Med de brottstycken av skadeståndsrätten, jag här behandlat, tror jag mig hava medtagit vad som på spårvägs- och bussområdet måste anses vara av aktuellt intresse jämväl för dem, som ej direkt syssla med trafikjuridik. Tyvärr hava de tillfällen varit få, då frågor av dessa slag blivit föremål för behandling på Svenska Spårvägsföreningens möten. Såvitt jag kunnat finna har föreningen icke sedan år 1909 upptagit något dylikt ämne till mötesbehandling. Anledningen härtill har förmodligen varit den, att dessa frågor betraktas som en angelägenhet närmast för jurister. Enligt mitt förmenande borde detta ej vara förhållandet, och jag uttalar därför den förhoppningen, att för framtiden dessa skadeståndsproblem inordnas i varje aktiv trafikmans direkta intressesfär.