

stitsministeriets cirkulære nr. 241 af 8. november 1961. Dansk forening for international motorkøretøjsforsikring, der dækker sådanne skader, har således kun pligt hertil, når der foreligger erstatningsansvar for ejeren eller brugeren af det ukendte eller uforsikrede køretøj.

c) Færdselslovens § 65 bestemmer, at den for motorkøretøjet ansvarlige er forpligtet til at erstatte skader ved påkørsel m. v., medmindre det fremgår af omstændighederne, at skaden ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer.

Der gælder således en „omvendt bevisbyrde“, d. v. s. at ansvarer pålægges skadevolderen; medmindre denne kan bevise, at der intet er at bebrejde ham. Lykkes det at bevise, at ulykken var hændelig, påhviler det ikke skadevolderen og dermed heller ikke forsikringsselskabet at erstatte skaden.

Det er i retspraksis meget sjældent, at et sådant bevis anses for ført, og der pålægges således ansvar efter § 65 i næsten alle de sager, der forelægges domstolene. Hvad særlig angår spørgsmålet om ansvar for skader forårsaget af biler, hvis førere pludselig er døde eller har mistet bevidstheden, kan det nævnes, at der foreligger to landsretsdomme (Ugeskrift for Retsvæsen 1948, s. 563 og 1966 s. 642), som begge faldt ud til, at køretøjets ejer måtte erstatte skaden. I den af sagerne, der drejede sig om et dødsfald ved rattet, lagde man vægt på, at chaufføren selv burde have indset, at han efter en sygdomsperiode ikke var stærk nok til arbejdet, og at hans overordnede burde have indset, at det ikke var ganske sikkert, om han var stærk nok til at fortsætte arbejdet.

d) Spørgsmålet om indførelse af et objektivi ansvar, således at også hændelig skade skal erstattes, har tidligere været overvejet af justitsministeriet på grundlag af et forslag herom i en betænkning fra 1957 (nr. 179/1957). Forslaget mødte betydelig modstand fra forskellig side. Årsagen hertil var formentlig særlig, at der savnedes en afgø-

rende positiv begrundelse for at forlade den hidtidige ordning, som var indarbejdet i domstolenes og forsikringsselskabernes praksis, og at forslaget på en række punkter kunne forekomme temmelig indviklet i sammenligning med de gældende regler.

Justitsministeriet valgte herefter i forbindelse med det i 1959 fremsatte forslag til lov om ændring af færdselsloven at blive stående ved culpaansvaret med omvendt bevisbyrde. (F. T. 1958-59, tillæg A. sp. 1611-12).

e) Spørgsmålet om indførelsen af et objektivi ansvar for skade forvoldt af motorkøretøjer har nu i nogle år været under behandling i Europarådet. Der er for nylig blevet udarbejdet et konventionsudkast, der bygger på et sådant udvidet ansvar. Konventionsudkastet er endnu ikke behandlet af Europarådets ministerudvalg.

Justitsministeriet har deltaget i det forbedrende arbejde. Når Europarådets behandling af sagen er afsluttet, vil justitsministeriet på ny tage spørgsmålet om ændring af de gældende ansvarsregler op til overvejelse.

Spørgsmål 10:

„Ifølge lovforslagets § 3 vil ansvarsforsikringer, der er tegnet inden lovens ikrafttrædelsesdato, blive ændret i overensstemmelse med den under § 1, nr. 4, foreslåede ændring af færdselslovens § 66, således at forsikringen skal dække personskade på indtil 10.000.000 kr. Det siges endvidere i den foreslåede bestemmelse, at forsikringstagerne ikke kan opsigte forsikringsaftalen på grund af en forhøjelse af forsikringspræmierne, som alene er begrundet i denne ændring af forsikringen. Under henvisning til dette udbeder udvalget sig en udtalelse om, hvor meget præmierne vil stige.“

Svar:

Assurandør-Societetet har efter et rundspørge til et antal selskaber oplyst, at der ikke foreligger aktuelle planer om præmieforhøjelser som følge af den foreslåede lovændring.