

Nr 25.

Ankom till riksdagens kansli den 17 april 1925 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag angående obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon m. m.

Första lagutskottet har till behandling förehaft fyra inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen motionerna i första kammaren nr 68 av herr *Bondeson m. fl.* och nr 80 av herr *Carl August Carlsson* och motionerna i andra kammaren nr 110 av herr *Gustafsson* i Älvsred och nr 163 av herr *Andersson* i Rasjön.

I motionen 68/I har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning och för riksdagen snarast möjligt framlägga förslag rörande skyldighet för ägare av automobil att hava automobilen ansvarsförsäkrad för skada, som i följd av automobiltrafik kan tillfogas person eller egendom, som icke med automobilen befordras.

Motion av herr Bondeson m. fl.

I motionerna 80/I och 163/II, vilka äro likalydande, har föreslagits, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och förslag angående lagstadgad, obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon samt angående under vilka former dylik försäkringsverksamhet borde bedrivas av riksförsäkringsanstalten.

Motioner av herrar C. A. Carlsson och Andersson i Rasjön.

I motionen 110/II slutligen har yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes verkställa utredning dels angående eventuellt införande av obligatorisk försäkringsplikt för ägare av motorfordon för den ansvarighet, som i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik ålägges ägare av motorfordon, dels angående huruvida i samband med införande av dylik försäkringsplikt några ändringar böra göras i nu gällande lag den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, ävensom för riksdagen skyndsamt framlägga det förslag, vartill utredningen må föranleda.

Motion av herr Gustafsson i Älvsred.

Beträffande de skäl, som anförts för dessa yrkanden, i den mån ej redogörelse därför lämnas här nedan, får utskottet hänvisa till motionerna.

1916 års lag
ang. ansvarig-
het för skada
i följd av
automobil-
trafik.

Enligt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är automobilens ägare underkastad en vidsträckt ansvarighet för sådan skada. Medan eljest skadeståndsskyldighet principiellt förutsätter vållande och bevisskyldigheten åligger den, som påstår, att vållande föreligger, har 1916 års lag i viss utsträckning låtit kravet på vållande falla, respektive omkastat bevisskyldigheten till automobilägarens nackdel.

Drabbar skadan person eller egendom, som ej befordras med bilen, är ägaren ansvarig för skadan, ändå att han icke är vållande till densamma; dock är han fri från ansvar, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. Drabbar skadan någon, som befordras med bilen, är ägaren likaledes ansvarig oberoende av eget vållande, dock endast om fråga är om automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, och vållande ligger föraren till last. Med ägare likställes i förevarande avseenden under vissa förutsättningar brukare av automobil, som tillhör annan.

Då i 1916 års lag talas om automobil, förstås därmed varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Uttrycket automobil skall i det följande begagnas i samma bemärkelse.

Grunden till att ägare av automobil ålagts skadeståndsskyldighet utöver vad som följer av allmänna rättsgrundsatser har man att söka i en strävan att bereda allmänheten ökat skydd mot de särskilda vådor, som automobiltrafiken kan medföra. Där en olycka inträffar, under det bilen framföres av annan än ägaren, kan denna endast mera sällan tillräknas ägaren personligen. Möjligheterna att av ägaren utfå skadestånd med stöd av allmänna skadeståndsregler äro därför tämligen ringa. Beträffande fordonets förare är förhållandet visserligen delvis ett annat, men å andra sidan erbjuder dennes ekonomiska ställning oftast ej säkerhet för att ett utdömt skadestånd kan utfås. Härtill kommer, att det kan erbjuda stora svårigheter att åstadkomma bindande bevisning om vållande vare sig mot föraren eller ägaren. Automobilens ägare såsom den, vilken närmast drager nytta av automobiltrafiken, har därför genom ovannämnda utvidgning av de allmänna skadeståndsreglerna ställts såsom garant för att skada, som inträffar i följd av denna trafik, blir vederbörligen ersatt.

Frivillig
skadestånds-
försäkring.

Frågan om försäkring för den ansvarighet, som 1916 års lag ålägger automobilägare, uppmärksammades redan i den proposition, som ligger till grund för denna lag. Efter att hava erinrat om att lagens ansvarighetsregler ålade automobilägarna kännbara bördor, framhöll nämligen departementschefen, att dessa bördor kunde bliva väsentligt lättade genom ett förståndigt bruk av de försäkringsmöjligheter, som redan stode till buds och som med visshet kunde väntas ytterligare utvecklas.

Ansvars- eller skadeståndsförsäkring meddelas i Sverige för närvarande av

ett tjugutal försäkringsbolag. Sådan försäkring har även kommit att anlitas i stor utsträckning, men alltjämt finnes ett betydande antal automobilägare, som icke begagnat sig av denna försäkringsmöjlighet. Enligt uppgifter i en skrift, som tillställts utskottet från ett flertal försäkringsbolag, torde man kunna räkna med att omkring två tredjedelar av landets automobilägare samt en mindre del av landets motorecykelägare innehava försäkring.

Genom motorindustriens starka utveckling och de ökade möjligheter att förvärva motorfordon, som i samband därmed beretts även den mindre kapitalstarka delen av befolkningen, har frågan om skadeståndsförsäkring erhållit allt större aktualitet. Där, såsom ej sällan är fallet, automobilägare med svag ekonomi försumma att genom försäkring skydda sig mot de risker, automobiltrafiken kan medföra, ligger den faran nära, att vid inträffad skada den skadelidande icke kan utfå ersättning av automobilägaren, eller, om skadestånd dock kan uttagas, att automobilägarens ekonomi därigenom allvarligt rubbas. Från denna utgångspunkt har i motionerna påyrkats införandet av lagstadgad skyldighet för ägare av motorfordon att hava fordonet ansvarsförsäkrat för skada, som i följd av motortrafik kan tillfogas person eller egendom.

Frågan om obligatorisk skadeståndsförsäkring har även berörts i det betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m., som den 28 oktober 1922 avlämnades av inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga, och vilket betänkande ligger till grund för 1923 års motorfordonsförordning.

De sakkunniga anförde härom följande:

»I flera främmande länder, bland andra Norge och Danmark, vilka båda sakna särskild ansvarighetslag för skada genom trafik med motorfordon, är dylik obligatorisk försäkring införd. Om en person i något av dessa länder ådömts skadestånd för att han till exempel kört över och skadat en människa, uttages skadeståndsbeloppet ur försäkringssumman, därest vederbörande saknar andra tillgångar eller icke önskar anlita dessa.

I vårt land blir alltmera vanligt, att ägare av motorfordon försäkra dessa, varvid försäkringen oftast omfattar dels brand- och stöldförsäkring av själva bilen, dels ock försäkring för skada å automobilens passagerare och å tredje man.

Den obligatoriska försäkringen i förevarande avseende erbjuder onekligen flera fördelar, vilka alltmera framträda i den mån även personer med begränsade tillgångar bliva ägare av bilar och motorecyklar. Men även åtskilliga svårigheter och olägenheter vidlåda dylik försäkring. Särskilt må framhållas, att det alltid blir synnerligen vanskligt att genom allmänna författningsbestämmelser fastställa beloppet av denna försäkring, så att det icke blir onödigt betungande för automobilägaren, men samtidigt skäligt tryggar tredje man att utfå eventuellt skadestånd. Sannolikt skulle också automobilregistren behöva bliva betydligt mera komplicerade på grund av att, om obligatorisk försäkring införes, registren torde böra innehålla uppgifter om sådan försäkring. Vidare kräves en oavlätlig kontroll över, att försäkringarna hållas i kraft, och läser denna kontroll icke kunna åläggas annan än den myndighet, som förer auto-

*Obligatorisk
skadestånds-
försäkring.*

mobilregistret, d. v. s. länsstyrelserna. Med införande av obligatorisk försäkring mot skada å tredje man torde i varje fall den särskilda ansvarighetslagen icke kunna undvaras. Att lagen under sådana omständigheter emellertid måste undergå vissa förändringar, torde vara att antaga.

En lämplig utväg vore kanske att ifrågasätta, att försäkring, varom här är fråga, därest en obligatorisk sådan införes, ovillkorligen skall tagas i riksförsäkringsanstalten. Försäkringens hållande vid liv och kontrollen över huvud av densamma bleve då sannolikt underlättad. En ej ringa utvidgning av riksförsäkringsanstaltens verksamhet bleve emellertid följden, om nämnda utväg anlätades.

Sakkunniga sitta icke inne med förutsättningar att i nu förevarande spörsmål verkställa utredning och avgiva förslag. I allt fall kunde den högst nödiga revisionen av nu gällande automobilagstiftning fördröjas, om berörda fråga nu upptoges. Spörsmålet synes emellertid vara av den vikt, att en särskild utredning därav kan vara påkallad. Sannolikt böra eventuella författningsbestämmelser i detta ämne komma till stånd i en särskild lag, tillkommen i den för civillag stadgade ordning. Automobilförfattningarnas förestående revision synes därför ej påverkas av förevarande spörsmål eller böra anstå i avbidan på eventuell utredning av försäkringsfrågan. Tills vidare torde man kunna nöja sig med den frivilliga försäkring i förevarande avseende, som allt mer kommit i bruk.»

Utländsk rätt.

Såsom i ovannämnda sakkunnigbetänkande erinrats, hava bestämmelser om obligatorisk skadeståndsförsäkring meddelats i ett flertal främmande länder.

Den *danska* rättens bestämmelser härutinnan återfinnas i Lov om Motor-køretøier m. m., utfärdad den 20 mars 1918 och ändrad den 6 maj 1921. Enligt denna lag är ägare av motorfordon skyldig att i någon av staten erkänd försäkringsanstalt teckna och hålla i kraft en försäkring, som för motorcyklar belöper sig till 10,000 kronor och för andra motorfordon till 20,000 kronor, såsom full eller partiell säkerhet för varje ersättningskrav, som på grund av lagen kan göras gällande mot den, som var ansvarig för motorfordonet, då skadan inträffade. Försäkringsanstalten har tilldelats rätt att i utmätningsväg indriva förfallna premier, vilka icke på förfallodagen erlagts, samt har för desamma förmånsrätt i försäkringstagarens konkurs. Försäkringsanstalten äger vidare rätt att intervensera i mål om skadestånd, som enligt lagen blivit anhängiggjort. Vissa i lagen angivna personer äro undantagna från försäkringsplikt.

I *Finland* har 1924 års riksdag med vissa ändringar antagit ett av regeringen framlagt förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon. Lagförslaget ansluter sig i fråga om den ansvarighet, som åligger ägare av motorfordon, nära till 1916 års svenska lag. I motsats till vad som gäller enligt den svenska lagen hava emellertid i viss utsträckning fixa maximalbelopp fastställt för det skadestånd, som enligt lagförslaget skall få utdömas. Sålunda har den högsta årliga livränta, som kan komma att utgivas, bestämts till 4,000 mark för varje person, som skadats eller ljugit döden, därvid tillika bestämts, att i sådant hänseende på grund av samma olyckstillfälle inalles högst 12,000 mark må utgå. För egendom, som skadats eller förstörts vid samma

olyckstillfälle, skall i skadestånd utbetalas högst 25,000 mark. Ägare av registrerat motorfordon skall vara pliktig att till säkerhet för gäldande av de ersättningsbelopp, han eller föraren sålunda kan bli skyldig utgiva, taga och upprätthålla försäkring i någon av staten för sådant ändamål godkänd försäkringsanstalt. För motorecykel utan bivagn, vars vikt uppgår till högst femtio kilogram, skall ägaren icke vara försäkringspliktig. Stat och kommun samt vissa särskilt angivna personer (presidenten, vissa främmande diplomater och konsuler m. fl.) äro undantagna från försäkringsplikten, varjämte vederbörande statsråd bemyndigats att på särskild ansökan medgiva ytterligare undantag.

Enligt den *norska* lov om bruk av motorvogner av den 21 juni 1912 är ägare av motorfordon skyldig att vid fordonets registrering ställa en garanti eller deponera ett försäkringsbrev, utfärdat av en av staten godkänd försäkringsanstalt, å minst 1,000 kronor till täckande av eventuellt inträdande skadeståndsskyldighet.

Till belysande av frågan om de kostnader för försäkringspremier, som genom införande av obligatorisk skadeståndsförsäkring skulle åsamkas ägarna av motorfordon, skola slutligen anföras vissa siffror, som äro hämtade från den frivilliga skadeståndsförsäkringen. Därvid skall emellertid tillika framhållas, att vid införande av försäkringsplikt premiekostnaden antagligen skulle kunna något nedbringas. Siffrorna äro hämtade från den premietariff, som gäller för Svenska Automobiltarifföreningen, till vilken flertalet av de försäkringsanstalter, som här i riket meddela motorfordonsförsäkring, äro anslutna.

Premiekostnader vid skadeståndsförsäkring.

Motorfordonsförsäkring plägar ofta omfatta, förutom skadeståndsförsäkring, jämväl vagnskadeförsäkring (d. v. s. försäkring för skada å den egna vagnen), brandförsäkring och stöldförsäkring eller någon av sistnämnda försäkringsformer. I det följande tages blott hänsyn till den rena skadeståndsförsäkringen såsom den enda försäkringsform, beträffande vilken försäkringsplikt läser ifrågakomma. Anmärkas må emellertid, att premien för skadeståndsförsäkring kan ställa sig förhållandevis billigare, om skadeståndsförsäkringen kombineras med annan motorfordonsförsäkring än om skadeståndsförsäkring tages enbart.

De nedan angivna premiebeloppen hänföra sig till en skadeståndsförsäkring, som är begränsad, vid personskador till högst 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock tillsammans högst 60,000 kronor, därest flera personer skadas eller dödas, samt vid skador å främmande egendom till högst 10,000 kronor.

Årspremien utgör:

för personautomobiler för privat bruk.....	110 kr.
» tunga lastautomobiler	80 »
» lätta » s. k. paketautomobiler	110 »
» droskaautomobiler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping	190 »

för hyrverksautomobiler i Stockholm	245 kr.
» » och droskautomobiler å andra orter	140 »
» omnibusar	350 »

Utskottet. Frågan om införande av obligatorisk ansvarsförsäkring för skada i följd av motortrafik synes utskottet vara förtjänt av allvarligt övervägande. Med den utbredning, motorfordonen erhållit, är det numera ingalunda ovanligt, att sådana fordon förvärfvas även av personer med svag ekonomi. Det skydd för allmänheten mot motortrafikens risker, som man velat vinna genom att ålägga ägaren ett vidsträckt personligt skadeståndsansvar, har härigenom avsevärt försvagats. I viss mån har detta visserligen motvägts genom den frivilliga skadeståndsförsäkringen, men erfarenheten har visat, att, särskilt bland de mindre väl-situerade automobilägarna, mången försummat att anlita sådan försäkring. Goda skäl synas därför tala för att en närmare utredning verkställes rörande möjligheterna att genom obligatorisk skadeståndsförsäkring bereda ökat ekonomiskt skydd för den, som drabbas av skada i följd av motortrafik. Av denna utredning torde även få bero, huruvida möjlighet bör beredas ägare av motorfordon att genom ställande av annan säkerhet vinna befrielse från försäkringsplikt.

Vad härefter angår försäkringspliktens omfång, torde redan försäkringstekniska skäl tala för att försäkringsplikten begränsas till visst bestämt belopp. Detta belopp får, där ej anordningen skall förlora sin praktiska betydelse, icke sättas alltför lågt. Å andra sidan måste givetvis tillses, att icke ägarna av motorfordon oskäligt betungas. Ett riktigt avvägande av de olika synpunkterna, därvid jämväl torde komma under omprövning en eventuell begränsning av ansvarighetslagens skadeståndsbelopp, kan obestriddligen erbjuda vissa svårigheter, men dessa svårigheter synas dock böra vara överkomliga.

I fråga om de organisatoriska åtgärder, som kunna bliva nödvändiga för försäkringspliktens genomförande, talar åtskilligt för att den försäkringsverksamhet, varom här är fråga, under viss kontroll anförtros åt de privata försäkringsanstalterna, respektive åt särskilda för ändamålet bildade bolag av motorfordonsägare. Vid utredningen bör även tagas under övervägande, huruvida sådan försäkringsverksamhet lämpligen kan bedrivas av riksförsäkringsanstalten.

Särskild uppmärksamhet synes böra ägnas frågan om anordnandet av en effektiv kontroll över att tagen försäkring vederbörligen hålles vid makt. Anförtros försäkringsverksamheten åt riksförsäkringsanstalten, torde genomförandet av en sådan kontroll icke böra medföra synnerliga svårigheter, men även om enskilda försäkringsanstalter anlitas, synas betryggande garantier i förevarande avseende kunna vinnas.

Bland de talrika spörsmål, som i detta sammanhang i övrigt kräva en lösning, må slutligen anmärkas frågan, huruvida och i vilken ordning undantag från försäkringsplikten bör medgivas för vissa ägare av motorfordon respektive för ägare av vissa slag av motorfordon.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken utsträckning skyldighet må kunna stadgas för ägare av motorfordon att taga och upprätthålla försäkring för dem åliggande ansvarighet för skada i följd av motortrafik, ävensom angående de former, under vilka dylik försäkringsverksamhet bör bedrivas, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 17 april 1925.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:
från första kammaren: herrar *Akerman*, *Hederslierna*, *Jacob Larsson*, *Lyberg*, *K. G. Westman**,
Klefbeck, *P. E. A. Jonsson* och *J. O. Karlsson*;
från andra kammaren: herrar *Lindqvist* i Halmstad, *af Ekenstam*, *Lindley*, *Leo**, *Söderberg**,
Johansson i Brånalt och *Johanson* i Huskvarna.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.