

Nr 15.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående viss översyn av lagen om trafikförsäkring å motorfordon.

Första lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 356 i första kammaren av herr *Aastrup* samt nr 462 i andra kammaren av herrar *Carlsson* i Stockholm och *Löfgren*. I motionerna, vilka äro likalydande, hemställes, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en översyn av trafikförsäkringslagen i syfte att åstadkomma en bättre överensstämmelse mellan lagens minimibestämmelser för försäkringsbelopp och de risker, som försäkringen avser att täcka, samt att de förslag en sådan översyn kan föranleda måtte föreläggas riksdagen snarast möjligt».

Beträffande de skäl, som ligga till grund för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Gällande bestämmelser.

Ansvarigheten för *skada i följd av trafik med motorfordon* regleras av 6 kap. allmänna strafflagen samt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen).

Enligt 6 kap. strafflagen skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den som skadan led genom eget vållande medverkat till skadan, skall skadeståndet jämkas efter ty prövas skäligt.

Enligt bilansvarighetslagen utvidgas ansvaret under vissa villkor för ägare, förare och brukare av motorfordon. Den utvidgade skadeståndsskyldigheten omfattar skador, som tillfogas annan person än föraren och sådan egenhet, som icke befordras med automobilen. Bestämmelserna härom finnas i 2 §. Där i stadgas, i första stycket, att för sådan skada är automobilens ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock är ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken orsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren. Enligt andra stycket i 2 § skall, om den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, rätten bestämma efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. I tredje stycket föreskrives, att föraren lika med ägaren skall vara pliktig ersätta sådan skada, som i första och andra styckena sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Brukar någon utan lov annans automobil, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada, som därunder inträffar.

Till säkerhet för skadeståndsansvarighet, som åvilar ägare, brukare eller förare enligt 6 kap. strafflagen eller bilansvarighetslagen, stadgas i *lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon* (trafikförsäkringslagen) skyldighet att ha motorfordonet trafikförsäkrat. Huvudbestämmelserna rörande trafikförsäkringens omfattning finnas i 3 §, vari stadgas: Trafikförsäkring å motorfordon skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik. Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller i anledning av skada å föraren av fordonet, med mindre försäkringstagaren är för skadan ansvarig, eller å person, som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom.

Försäkringsplikten avser, enligt 1 §, motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Från försäkringsplikt äro enligt 4 § fritagna: medlem av konungahuset, staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus samt, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning, som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat.

Skyldigheten att hålla motorfordon trafikförsäkrat är begränsad till vissa maximibelopp. Efter en år 1939 vidtagen lagändring skall försäkringsgivarens ansvarighet enligt 11 § för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa trehundrausen kronor i anledning av personskada med begränsning till sextiotusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tiotusen kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare femtusen kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person.

Historik.

Enligt den ursprungliga lydelsen av 11 § trafikförsäkringslagen var försäkringsgivarens ansvarighet maximerad till 60 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt till 10 000 kronor i anledning av skada å egendom. I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahölls allmänheten, ägde Kungl. Maj:t föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person. Med stöd härav föreskrev Kungl. Maj:t genom kungörelse den 26 september 1929 (nr 300), att vid trafikförsäkring å personomnibus, vilken mot ersättning tillhandahölls all-

mänheten, försäkringsbeloppet för personskada skulle, med bibehållande av den i 11 § trafikförsäkringslagen stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person, utgöra ytterligare 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antal passagerare, som finge befordras med fordonet, översteg sju.

I skrivelse den 9 april 1935 (nr 158) anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte verkställa skyndsamt utredning rörande ändringar i reglerna om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon och om trafikförsäkring i de hänseenden, vilka ifrågasatts i ett av första lagutskottet avgivet utlåtande (nr 36), samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. I utskottets utlåtande förordades i huvudsak, att till övervägande upptoges frågan om trafikförsäkringens omändring till en olycksfallsförsäkring i nära överensstämmelse med försäkringen för olycksfall i arbete. I stället för de dåvarande maximeringarna av försäkringsbeloppen skulle införas föreskrifter om att sjukpenning eller livränta icke finge överstiga visst belopp per dag, respektive år. Den personliga skadeståndsskyldigheten för förare, ägare eller brukare av motorfordon skulle inskränkas till att gälla endast vid fall av eget styrkt vållande.

Den 7 maj 1937 tillkallade chefen för justitiedepartementet enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 april samma år *sakkunniga* för utredning rörande en reform av rättsreglerna om trafikförsäkring och om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon.

De sakkunniga avgåvo den 1 oktober 1938 betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar (SOU 1938: 27). Förslaget innebar en genomgripande omreglering av hithörande lagstiftning, särskilt i syfte att utvidga trafikförsäkringen till att omfatta även olyckshändelser. Vidare föreslogs, förutom annat varom här ej är fråga, höjning av försäkringssummorna.

Över betänkandet avgåvos, efter remiss, yttranden av ett stort antal myndigheter och enskilda sammanslutningar.

I en vid 1939 års riksdag väckt motion (II: 242) framställdes yrkanden om lagstiftning i vissa angivna hänseenden på grundval av de sakkunnigas förslag. En av de i motionen behandlade frågorna avsåg höjning av försäkringssummorna. Denna fråga upptogs även jämte vissa andra av de sakkunniga berörda spörsmål i en senare vid samma riksdag avgiven proposition (nr 33).

I denna proposition framhölls inledningsvis, att frågan om en fullständig revision av lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon samt om trafikförsäkring icke befunno sig i sådant läge, att förslag därom då kunde underställas riksdagen. Sålunda tarvade bl. a. spörsmålen om trafikförsäkringens utsträckning till att omfatta även skador genom olyckshändelser och om försäkringens organisation ytterligare undersökningar och överväganden. Den utredning som förekommit hade emellertid visat att det föreläge ett trängande behov av att omedelbart inom ramen av bestående ordning lösa vissa frågor. En av dessa avsåg höjning av försäkringssummorna. Härutinnan anförde departementschefen bl. a. följande.

Särskilt med hänsyn till det förändrade ränteläget äro försäkringssummorna för personskada numera otillräckliga. De sakkunniga ha föreslagit en tredubbling av beloppen, vilket beräknats medföra en premiehöjning av omkring 8 procent.

I några yttranden har yrkats, att maximeringen av försäkringsbeloppen för personskada helt skulle utgå. Enligt av försäkringsinspektionen införskaffad utredning skulle detta medföra en ytterligare premiehöjning av omkring 1,3 procent å nuvarande premier. I ett yttrande har vidare föreslagits, att försäkringssummorna skulle fyrdubblas till 80 000, respektive 240 000 kronor.

Att i detta sammanhang i fråga om personskador helt frångå principen om maximerade försäkringsbelopp anser jag icke böra ske. Det av de sakkunniga beträffande varje skadad eller dödad person föreslagna maximit beloppet 60 000 kronor torde få anses väl avvägt. Däremot synes maximit beloppet för varje händelse som medför skada böra höjas utöver vad de sakkunniga föreslagit och fastställas till 300 000 kronor. Ökningen i premierna genom en dylik ytterligare höjning torde endast utgöra en obetydlighet.

Vad angår omnibussar ha de sakkunniga föreslagit ett par smärre avvikelser från gällande bestämmelser. Sålunda skall förhöjningen av försäkringssummorna, 5 000 kronor per person, gälla för alla omnibussar och ej endast dem som användas i yrkesmässig trafik samt vidare för varje person, varmed det högsta antal personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, i stället för enligt nuvarande bestämmelser sju passagerare. — — —

I ett par yttranden har framhållits, att beloppet 5 000 kronor vore för lågt och borde höjas. Vidare har i ett yttrande påpekats, att bestämmelsen även borde tillämpas å lastbilar, som få användas för befordran av större antal personer än nio.

I dessa hänseenden torde emellertid, särskilt med hänsyn till den föreslagna höjningen av försäkringsbeloppet för varje händelse som medför skada, icke föreligga tillräckliga skäl att avvika från de sakkunnigas förslag.

Bestämmelserna om den särskilda höjningen av försäkringssummorna för omnibussar torde böra intagas i 11 § trafikförsäkringslagen. Den i detta lagrum nu stadgade bestämmelsen om rätt för Konungen att i fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, föreskriva högre ersättningsbelopp än i övrigt stadgas bör sålunda utgå.

Tillräckliga skäl att höja försäkringssumman för egendomsskador 10 000 kronor lärer, såsom de sakkunniga också funnit, icke föreligga.

Propositionen och motionen behandlades av riksdagen i ett sammanhang, varvid propositionen bifölls.

Genom lag den 22 juni 1939 erhöil därefter 11 § trafikförsäkringslagen sin nu gällande lydelse.

Bilskadeutredningen.

Vid ett möte i Oslo i november 1946 mellan justitieministrarna i Danmark, Norge och Sverige behandlades frågan om det fortsatta nordiska samarbetet på lagstiftningens område. Till grund för överläggningarna låg ett av delegerade från de tre länderna upprättat program för det nordiska lagstiftningsarbetet, i vilket bland ämnen för eventuell lagstiftning upptagits

frågan om skadestånd utanför kontraktsförhållanden jämte statens och kommuns ansvar för sina tjänstemäns handlingar. Mellan justitieministerrarna rådde enighet om att gemensamma överläggningar borde komma till stånd rörande möjligheten att genomföra en samfällad nordisk lagstiftning på skadeståndsrättens område. Samtidigt var man emellertid överens om att detta rättsområde vore så omfattande, att det knappast vore lämpligt att utan ytterligare förberedelse påbörja ett gemensamt nordiskt lagstiftningsarbete på vanligt sätt. Man antog i stället att det skulle bli nödvändigt att till en början söka åstadkomma en översikt över lagstiftningsuppgiften, varvid skulle kunna klarläggas vilka skadeståndsrättsliga ämnen som i första hand ägnade sig för behandling i lag. Vidare borde utredas, vilka av dessa ämnen som ägnade sig för gemensamt nordiskt lagstiftningsarbete och vilka principer samarbetet borde följa. Man enades om att tillsätta en kommitté, bestående av en eller två medlemmar från ettvarrt av de tre länderna, med uppgift att utföra denna förberedande undersökning.

Kungl. Maj:t förordnade sedermera den 10 januari 1947 revisionssekreteraren, numera professorn Ivar Strahl att i samråd med representanter för övriga nordiska länder verkställa en sådan utredning. Från dansk sida utsågs professorn Henry Ussing samt från norsk sida till en början bankchefen Sjur Lindebraekke och, sedan han avsgt sig uppdraget, høyesterettsadvokaten Erling Wikborg. Strahl avgav betänkande i anledning av utredningsuppdraget den 31 maj 1950 (SOU 1950:16). Detta betänkande utmynnar i vissa rekommendationer om vilka de tre utredningsmännen enat sig.

I dessa rekommendationer framhålles till en början, att en revision av skadeståndsrätten otvivelaktigt vore påkallad. På längre sikt borde revisionen avse skadeståndsrätten i dess helhet och arbetet borde bedrivas i nordiskt samarbete. Emellertid reste sig stora svårigheter — fortsätta utredningsmännen — om man på en gång skulle försöka skapa en gemensam nordisk skadeståndslag. Arbetet syntes i stället böra bedrivas så, att man till en början grepe sig an med skadeståndsrätten på vissa begränsade områden där en revision vore mera omedelbart påkallad. Detta tillvägagångssätt medförde även den fördelen, att man på sådana särskilda områden kunde pröva bärigheten av vissa framförda reformtankar avseende skadeståndsrättens allmänna principer. Skadeståndsrättsliga områden, som på detta sätt i första hand borde komma i fråga för reformarbetet, vore reglerna om stats och kommuns ersättningsansvar samt lagstiftningen om ersättning för skador orsakade genom bruk av motorfordon och om obligatorisk försäkring mot sådana skador. Utredningsmännen förordade, att för vardera av nämnda båda ämnen omedelbart tillsattes en kommitté i ettvarrt av de nordiska länderna med uppgift att i samarbete sinsemellan och med grannländernas kommittéer bedriva utredningsarbetet. Som en ledande grundsats för båda kommittéernas arbete uppställes, att de skadeståndsrättsliga spörsmålen borde ses mot bakgrunden av försäkringsrättens utveckling. Beträffande reglerna om ansvarighet för skada orsakad av motorfordon anföres sålunda, att här erbjöde sig ett lämpligt tillfälle att pröva de tankar som framkommit

att låta försäkring i vid omfattning taga skadeståndsrättens plats, och även beräffande frågan om stats och kommuns skadeståndsansvar påpekas, att i olika avseenden försäkringstanken kunde visa sig användbar.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 maj 1952 tillkallade chefen för justitiedepartementet sedermera sakkunniga för att verkställa utredning rörande revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon. De sakkunniga ha antagit benämningen *bilskadeutredningen*. I de för denna utredning och den samtidigt tillsatta kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar gemensamt utfärdade direktiven, innefattade uti anförande av statsrådet Zetterberg till statsrådsprotokollet nyssnämnda dag, uttalas bl. a. följande.

Jag är ense med utredningsmännen om att reformarbetet på skadeståndsrättens område nu bör fullföljas i nordiskt samarbete efter de riktlinjer, som utredningsmännen sålunda angivit. Två kommittéer bör alltså tillsättas för revision dels av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon och dels av principerna för stats och kommuns skadeståndsansvar. Beträffande utredningsarbetets bedrivande i övrigt kan jag även hänvisa till utredningsmännens rekommendationer. Emellertid vill jag framhålla, att jag i detta sammanhang icke ansett mig kunna taga ställning till den tanke som framförts att försäkring mot skada på grund av olycksfall i vid utsträckning borde kunna avlösa skadeståndsrätten över hela linjen. Jag är ej heller övertygad om att de lösningar, till vilka man kan nå fram beträffande motorfordonsansvaret respektive stats och kommuns ansvar, är ägnade att i högre grad tjäna till vägledning för den blivande allmänna reformen av skadeståndsrätten. Därtill torde förhållandena inom motorfordonstrafiken samt den statliga och kommunala förvaltningsverksamheten vara alltför speciella. Detta är dock frågor, i vilka det kommande utredningsarbetet får söka bringa klarhet. Över huvud taget synes det icke lämpligt att binda utredningsarbetet vid några i förväg uppdragna riktlinjer.

Utredningsarbetet pågår alltjämt.

Yttranden.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *bilskadeutredningen*. Därjämte har utskottet berett *Svenska automobiltarifföreningen*, *Kungl. Automobil klubben* och *Motormännens riksförbund* tillfälle att yttra sig över motionerna.

Bilskadeutredningen anför, bland annat, följande.

Vid sina överväganden av frågan i vilka hänseenden ändringar i nuvarande lagstiftning äro påkallade, har utredningen uppmärksammat den maximering av ersättningarna från trafikförsäkringen, som stadgas i trafikförsäkringslagen. På grund av penningvärdets fall inträffar nu, relativt sett, oftare än förr, att skadorna överstiga de stadgade maximibeloppen. Enligt utredningens uppfattning är det ett önskemål, att maximeringen ändras så att de skadelidandes intressen bliva bättre tillgodosedda än för närvarande är fallet. Utredningen överväger olika ändringsalternativ. Även i andra hänseenden överväger utredningen ändringar i den nuvarande lagstiftningen.

Svenska automobiltarifföreningen erinrar om de i trafikförsäkringslagen nu stadgade maximibeloppen samt fortsätter.

Möjlighet föreligger för försäkringstagarna att genom frivillig ansvarighetsförsäkring höja nyssnämnda försäkringsbelopp väsentligt. Trafikförsäkringsanstalterna, som varit på det klara med att trafikförsäkringsbeloppen numera icke alltid äro tillräckliga, ha lagt ned ett betydande arbete på att genom sina ombud, annonsering, tidningsartiklar etc. söka få försäkringstagarna att frivilligt höja försäkringsbeloppen till en nivå, som giver tillfredsställande skydd. Möjligheten att höja försäkringsbeloppen har emellertid utnyttjats endast i ringa omfattning.

Trafikförsäkringsanstalterna ha inom sina organisationer under senare år i olika sammanhang haft anledning diskutera de nuvarande trafikförsäkringsbeloppen. Saken har även för någon tid sedan berörts med försäkringsinspektionen. I samband därmed har beslutats, att trafikförsäkringsanstalterna skola taga fram visst statistikmaterial för belysande av i vilken utsträckning de nuvarande trafikförsäkringsbeloppen icke räckt till. Detta statistikmaterial är nu föremål för bearbetning.

Tarifföreningen vill för sin del förorda, att den av motionärerna föreslagna översynen beträffande trafikförsäkringsbeloppen kommer till stånd, och i samband därmed bör det vara av värde att taga del av trafikförsäkringsanstalternas erfarenheter, sådana de komma till uttryck i ovannämnda statistikmaterial.

Kungl. Automobil klubben anför följande.

Vi delar i princip helt de synpunkter, som motionärerna framfört. Enligt vår uppfattning torde f. n. en stor del av den motorfordonsägande allmänheten leva i den tron att trafikförsäkringen utgör ett fullständigt skydd utan begränsning av ansvarighetssummorna. Denna felaktiga föreställning torde ha sin förklaring däri, att de obligatoriska ansvarighetssummorna tidigare med blott få undantag visat sig tillräckliga. Härigenom har känslan för försäkringens begränsning så småningom utsuddats ur det allmänna medvetandet. Denna omständighet understryker enligt vår mening behovet av att trafikförsäkringens ansvarighetssummor snarast höjes till betryggande belopp.

Innan slutgiltig ställning tages till frågan, syns en förutsättningslös utredning böra komma till stånd, icke minst för att få klarlagt vilka ökade premiekostnader, som en höjning av ansvarighetssummorna kan medföra, oberoende av om dessa rymms inom nuvarande trafikförsäkringspremier eller icke. Vid klarläggandet av den nivå, till vilken ansvarighetssummorna måste höjas för att anses betryggande, syns även alternativet obegränsade ansvarighetssummor också böra undersökas.

Med hänsyn till frågans betydelse syns det önskvärt, att utredningen bedrives skyndsamt så att sedan utredningsresultatet kunnat studeras förslag om ändring i lagen om trafikförsäkring kan framläggas snarast möjligt.

Motormännens riksförbund anför följande.

Förbundet vill instämma med motionärerna i att de nu lagenligt gällande skadeståndsbeloppen i praktiken kan visa sig vara otillräckliga. Otivelaktigt är det också riktigt, att detta förhållande främst torde få tillskrivas penningvärdets fall sedan 1939. Såväl motororganisationerna som försäkringsbolagen uppmanar visserligen bilisterna att genom frivillig tilläggsförsäkring bereda sig betryggande skydd. På grund av de redan i och för sig höga försäkringspremierna följes dock detta råd i ringa utsträckning.

Med hänsyn till de höga premierna bör man eftersträva att om möjligt lösa frågan utan tillgripande av premiehöjning. Förutsättningarna härför synes för närvarande vara rätt gynnsamma. Frågan bör dock enligt förbundets mening icke bedömas isolerad utan i intimt sammanhang med bilförsäkringsfrågorna i sin helhet, vilka frågor enligt vad förbundet inhämtat för närvarande är under utredning inom Trafikförsäkringsföreningen och försäkringsinspektionen.

Förbundet tillstyrker bifall till motionärernas hemställan om en översyn av trafikförsäkringslagen i syfte att åstadkomma en bättre överensstämmelse mellan lagens bestämmelser för försäkringsbelopp och de risker som försäkringen avser att täcka, varvid det ovan påtalade sambandet mellan den nu aktuella frågan och försäkringsförhållandena i övrigt bör beaktas.

Utskottet.

Enligt trafikförsäkringslagen åligger det som regel ägare av motorfordon att till säkerhet för ansvarighet för skada i följd av trafik med fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Ehuru den ansvarighet, som åvilar ägare, brukare eller förare av motorfordon, är till beloppet obegränsad, har försäkringsplikten emellertid för att försäkringstagarna icke skola oskäligt betungas av premierna begränsats till vissa belopp. För varje händelse, som medför skada, äro sålunda försäkringsbeloppen maximerade till 300 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 60 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt till 10 000 kronor i anledning av skada å egendom.

De sålunda angivna försäkringsbeloppen ha icke undergått någon förändring sedan 1939. De ha alltså anpassats efter förhållandena före det senaste världskriget och voro därvid avvägda på sådant sätt, att de endast i undantagsfall visade sig otillräckliga. Särskilt på grund av penningvärdets fall inträffar det emellertid numera i förhållandevis flera fall än tidigare, att uppkomna skador icke täckas av de obligatoriska försäkringsbeloppen. Den praktiska betydelsen av trafikförsäkringen har härigenom minskats, sedan dessa belopp senast voro föremål för statsmakternas övervägande. Med hänsyn härtill och i betraktande också av motorismens snabba utveckling är det enligt utskottets mening angeläget, att man genom en lagändring tillgodoser de skadelidandes intressen bättre än under nuvarande förhållanden är fallet.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen pågår för närvarande inom bilskadeutredningen revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon. Enligt direktiven för utredningen skall denna även omfatta reglerna om obligatorisk försäkring för trafikskador. Av bilskadeutredningens yttrande över motionerna framgår, att det av motionärerna väckta spörsmålet om ändring av de obligatoriska försäkringsbeloppen redan upptagits till behandling inom utredningen och att denna överväger olika ändringsalternativ. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla, att därest utredningsarbetet i övrigt skulle komma att fortgå under en längre

tid det kan finnas anledning överväga om icke ett förslag till lagändring i nu förevarande hänseende bör framläggas särskilt.

Då det av motionärerna upptagna spørsmålet alltså redan är föremål för utredning, erfordras härutinnan icke något initiativ från riksdagens sida. Utskottet kan därför icke biträda det i motionerna framställda yrkandet.

Under åberopande av det ovan anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 356 och II: 462, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 mars 1954.

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Ahlkvist*, Lindblom, Olofsson, Lodenius, fru Sjöström-Bengtsson, herr Björnberg*, fru Gärde Widemar och herr Nyström*;

från a n d r a kammaren: herrar Rylander, Landgren*, Gustafsson i Borås, Johansson i Norrfors*, Hedqvist*, Jacobsson i Sala*, Fröding och Lundqvist.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.