

## Nr 10

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon, dels o c k i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 19 november 1954 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 14, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag till

### L a g

angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Härigenom förordnas, att 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Nuvarande lydelse.)*

*(Föreslagen lydelse.)*

#### 11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *trehundra*tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till *sex*tiotusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa *ti*otusen kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare *fem*tusen 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.

#### 11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *sex*hundra-tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till *två*hundra-tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa *fem*tiotusen kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare *ti*otusen 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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se SFS 1939: 285.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1955; dock skall äldre lag gälla, då den händelse som medfört skada inträffat dessförinnan.

I anledning av propositionen har väckts två motioner, nämligen nr 157 i första kammaren av herr *Alexanderson m. fl.* och nr 199 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm *m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes, 1) att den i propositionen föreslagna ändringen i trafikförsäkringslagen måtte utformas så att maximisiffrorna för trafikförsäkringens omfattning helt slopas samt 2) att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande införande av obligatorisk trafikförsäkring för mopeder.

Motionerna, vilka hänvisats till lagutskott, har tilldelats första lagutskottet, såvitt avser det under 1 gjorda yrkandet, samt andra lagutskottet, såvitt avser yrkandet under 2.

I vad motionerna sålunda tilldelats första lagutskottet har de upptagits till behandling i förevarande sammanhang.

Beträffande de skäl som utöver vad nedan anges anförts till stöd för det i propositionen framlagda förslaget får utskottet hänvisa till propositionen. I fråga om de av motionärerna anförda skälen hänvisas till motionerna.

### Inledning

I skrivelse den 22 april 1954 till chefen för justitiedepartementet har försäkringsinspektionen hemställt om sådan ändring av 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen), att de i nämnda lagrum nu angivna maximisummorna måtte höjas på sätt i det följande kommer att närmare angivas.

Över denna framställning har efter remiss yttranden avgivits av 1952 års bilskadeutredning, trafikförsäkringsföreningen, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska lasttrafikbilägareförbundet och svenska omnibusägareförbundet.

### Försäkringsinspektionens framställning

Försäkringsinspektionen erinrar inledningsvis om att frågan om en höjning av de nuvarande försäkringssummorna diskuterats i ett av 1945 års försäkringsutredning avgivet betänkande (SOU 1949: 26 s. 70) och i en i anledning av detta betänkande avlämnad proposition (nr 220/1950 s. 15). Inspektionen anmärker vidare, att chefen för justitiedepartementet den 23 maj 1952 tillkallat särskilda sakkunniga — vilka antagit benämningen bilskadeutredningen — för att i samarbete med övriga nordiska länder verkställa utredning rörande revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon samt att denna utredning, som kan vän-

tas framlägga förslag till en helt ny trafikförsäkringslag, således även kommer att gå in på frågan om omfattningen av trafikförsäkringsgivarens ansvarighet.

Försäkringsinspektionen framhåller, att såväl inspektionen som trafikförsäkringsbolagen sedan flera år tillbaka uppmärksammat frågan om försäkringssummornas höjd men att detta spörsmål på den allra senaste tiden fått förnyad aktualitet med hänsyn till att en omfattande tariffrevision förberedes inom trafikförsäkringen. Inspektionen fortsätter:

I samband med revisionen har från bolagens sida siffror framlagts, som belyser behovet av en höjning av summorna. För personskadornas del utvisar de av trafikförsäkringsbolagen framlagda siffrorna, att det inom trafikförsäkringen under åren 1950—1952 inträffat minst 188 dylika skador, vid vilka skadebeloppet för skadad eller dödad person uppgått till eller överstigit 60 000 kronor. Av dessa skador hänför sig 49 till år 1950, 69 till år 1951 och 70 till år 1952. Siffran för år 1952 är en minimisiffra med hänsyn till att skaderegleringen för detta år icke är lika långt framskriden som för tidigare år. Det sammanlagda belopp, för vilket ersättning under åren 1950—1952 måst avböjas därför att försäkringssumman 60 000 kronor eljest skulle ha överskridits, uppgår enligt de av bolagen ifyllda formulären till närmare 6 350 000 kronor. Flera bolag har anmärkt, att kraven sannolikt skulle ha varit större, om maximigränsen varit högre.

Egendomsskadorna har enligt försäkringsbolagens undersökning uppgått till eller överstigit 10 000 kronor i sammanlagt 122 fall under åren 1950—1952. Av dessa fall har 14 inträffat år 1950, 38 år 1951 och 70 år 1952. Det sammanlagda skadebelopp, för vilket i fråga om egendomsskador trafikförsäkringen icke givit täckning, utgör enligt denna undersökning för åren 1950—1952 sammanlagt bortåt 1 000 000 kronor.

Enligt försäkringsinspektionens uppfattning ger den av försäkringsbolagen företagna undersökningen klart vid handen, att trafikförsäkringen icke längre ger allmänheten det skydd som varit avsett. På grund av de förskjutningar i löner och penningvärde m. m. som ägt rum under de femton år, som gått sedan de nuvarande försäkringssummorna fastställdes, föreligger det nu ett starkt behov av en snar höjning av dessa summor. De föreliggande siffrorna tyder som väntat på att behovet av en höjning blir starkare för varje år som går.

Mot bakgrunden av de redovisade siffrorna anser försäkringsinspektionen, att den omständigheten att bilskadeutredningen tillkallats nu icke längre bör få föranleda att frågan om en höjning av trafikförsäkringssummorna skjutes på framtiden. Enligt vad inspektionen inhämtat kan det dröja flera år, innan utredningens arbete resulterar i en ny lagstiftning om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon. Att vänta på bilskadeutredningens resultat skulle, mot bakgrunden av nyssnämnda siffror, innebära ett allvarligt åsidosättande av allmänhetens intresse.

Enligt försäkringsinspektionens mening är ett snabbt beslut om höjning av trafikförsäkringssummorna motiverat även med hänsyn därtill att tidpunkten för en sådan höjning nu förefaller särskilt lämplig. Trots att det omfattande statistiska utredningsarbetet för den planerade tariffrevisionen icke vore avslutat, ville det dock förefalla som om nuvarande genomsnittliga premienivå skulle ge utrymme för en lämplig höjning av trafikförsäkringsbeloppen.

Inspektionen framhåller vidare, att frågan om en höjning av trafikförsäkringssummorna i viss grad kompliceras därav att det nu föreligger överenskommelser mellan trafikförsäkringsföreningarna i de olika nordiska länderna, vilka gjort det möjligt att utan särskilda formaliteter i försäkringsavseende tillåta fri samfärdsel med motorfordon de olika nordiska länderna emellan. En svensk höjning av trafikförsäkringssummorna kunde försvåra detta nordiska samarbete. På begäran av försäkringsinspektionen hade trafikförsäkringsföreningen i Sverige varit i kontakt med föreningarna i de andra nordiska länderna. Från finsk sida hade man därvid icke haft något att invända mot en svensk höjning av försäkringssummorna. De danska och norska föreningarna hade däremot ansett, att en dylik svensk åtgärd skulle kunna försvåra det nordiska samarbetet på området. Dessa föreningar hade därför förordat, att man skulle avvakta resultatet av bilskadeutredningens och dess nordiska systerkommittéers arbete. Försäkringsinspektionen vore emellertid av den uppfattningen att den svenska allmänhetens behov av ett ökat skydd vore så starkt, att en höjning av trafikförsäkringssummorna snarast borde genomföras här i landet trots de betänkligheter som framförts från dansk och norsk sida. Sedan en svensk lagändring beslutats, torde det få bli de nordiska trafikförsäkringsföreningarnas sak att söka träffa sådana överenskommelser, att det bleve möjligt att även i fortsättningen tillåta motorfordon från de övriga nordiska länderna att med minsta möjliga formaliteter i försäkringshänseende befara de svenska vägarna. Med god vilja från ömse håll borde detta icke möta alltför stora svårigheter. Inspektionen ville i detta sammanhang understryka, att inspektionen icke åsyftade något annat än ett återställande i stort sett av 1939 års läge.

Med hänsyn till den pågående premiererevisionen bör enligt försäkringsinspektionens mening en höjning av försäkringssummorna komma till stånd så snabbt som det över huvud taget är möjligt, och inspektionen hemställer därför att proposition i ämnet måtte framläggas i så god tid vid 1955 års riksdag att de höjda summorna såvitt möjligt kan gälla redan från och med den 1 april 1955. Med hänsyn till den pågående bilskadeutredningen anser inspektionen dock, att icke andra ändringar bör vidtagas i 11 § trafikförsäkringslagen än sådana som direkt föranledas av förändringarna i löner, penningvärde och motorfordonsparkens sammansättning sedan 1939. Den mera principiella frågan om införande av en helt obegränsad ansvarighet, antingen inom hela området eller allenast för personskador, syntes sålunda böra anstå i avvaktan på bilskadeutredningens ställningstagande. Ändringarna borde med andra ord endast ha en provisorisk karaktär.

Försäkringsinspektionen hemställer, att trafikförsäkringssummorna med verkan från och med den 1 april 1955 måtte avsevärt höjas. Bortses från den särskilda försäkringsplikten för omnibus, innebär inspektionens förslag för personskadornas vidkommande att försäkringssumman för varje skadad eller dödad person höjes från 60 000 till 200 000 kronor och att det nuvarande katastrofbeloppet, 300 000 kronor, fördubblas till 600 000 kronor. Beräknade maximisumman för egendomsskada, vilken alltsedan 1929 utgjort

10 000 kronor, föreslår inspektionen en höjning till 50 000 kronor. Den extra höjning av katastrofbeloppet, som nu föreskrives för omnibusar — nämligen 5 000 kronor för varje person varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio — anser inspektionen böra fördubblas och föreslår därför, att tilläggsbeloppet för varje person över nio bestämmes till 10 000 kronor. För att tillgodose vissa från försäkringsbolagens sida framförda önskemål om förenklad tariffering föreslår försäkringsinspektionen emellertid alternativt, att katastrofbeloppet för omnibusarnas del sättes till 1 000 000 kronor oberoende av omnibusens storlek.

Den av försäkringsinspektionen sålunda förordade höjningen av försäkringssummorna medför, enligt vad inspektionen uppger rörande resultatet av trafikförsäkringsbolagens beräkningar, en höjning av trafikförsäkringspremierna med i genomsnitt ungefär åtta procent, varav sex procent faller på höjningen av beloppen för personskada och två procent på höjningen av maximiersättningen vid egendomsskada. Det vore icke uteslutet, att denna premiehöjning kunde helt uppvägas av den *genomsnittliga* sänkning av trafikförsäkringspremierna, som kunde bli resultatet av den pågående tariffrevisionen inom trafikförsäkringen.

### Yttrandena

Samtliga remissinstanser tillstyrker försäkringsinspektionens hemställan om en höjning snarast möjligt av de nuvarande trafikförsäkringssummorna. Någon erinran mot storleken av de utav inspektionen föreslagna beloppen framställes ej i något yttrande.

### Departementschefen

Vid remissen till lagrådet har *t. f. chefen för justitie- och handelsdepartementen, statsrådet Lindell*, anfört:

»Enligt trafikförsäkringslagen åligger det i princip varje ägare av motorfordon att taga och vidmakthålla trafikförsäkring till säkerhet för den ansvarighet för skada i följd av trafik med fordonet, som enligt lag åvilar dess ägare, förare eller brukare. Ehuru denna skadeståndsansvarighet är till beloppet obegränsad, har likväl försäkringsplikten ansetts böra begränsas till vissa belopp. Ursprungligen var försäkringsbeloppen för varje händelse, som medförde skada, maximerade 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. Då försäkringssummorna för personskada särskilt med hänsyn till det förändrade ränteläget befanns otillräckliga, höjdes dessa summor år 1939 till 60 000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock sammanlagt högst 300 000 kronor för varje händelse som medför skada.

Särskilt på grund av penningvärdets fall har det, såsom av försäkringsinspektionens skrivelse närmare framgår, under de senare åren allt oftare inträffat, att uppkomna skador icke täckts av de obligatoriska försäkringsbeloppen. I all synnerhet gäller detta beträffande invalidiserande skador; en försäkringssumma å 60 000 kronor motsvarar nämligen icke en högre livsvarig livränta än 3 000 kronor, utgående från ungefär 45 års ålder. Den obligatoriska trafikförsäkringens praktiska värde har sålunda minskats, sedan de nu gällande försäkringsbeloppen fastställdes. Denna utveckling innebär tvivelsutan allvarliga olägenheter såväl för allmänheten som för ägarerna av motorfordon. Visserligen har organisationerna i syfte att avhjälpa rådande brister uppmanat sina medlemmar att teckna frivilliga tilläggsförsäkringar, men denna propaganda har ej givit avsett resultat. Såsom i yttrandena anförts synes det för övrigt icke innebära en rationell lösning att genom frivilliga tilläggsförsäkringar utbygga det försäkringsskydd, som den obligatoriska trafikförsäkringen avser att skänka.

Försäkringsinspektionen har nu föreslagit, att trafikförsäkringssummorna med verkan från och med den 1 april 1955 måtte avsevärt höjas. Bortses tillsviðare från den särskilda försäkringsplikten för omnibus, innebär inspektionens förslag för personskadornas vidkommande att försäkringssumman för varje skadad eller dödad person höjes från 60 000 till 200 000 kronor och att det nuvarande katastrofbeloppet, 300 000 kronor, fördubblas till 600 000 kronor. Beträffande maximisumman för egendomsskada, vilken alltså sedan 1929 utgjort 10 000 kronor, föreslår inspektionen en höjning till 50 000 kronor.

Av utredningen i ärendet framgår oförtydligt, att starka sakliga skäl talar för en avsevärd höjning av gällande, i lag föreskrivna trafikförsäkringssummor. Visserligen skulle det såtillvida kunna förefalla anmärkningsvärt att nu genomföra en sådan höjning, som en särskild kommitté — bilskadeutredningen — sedan ett par år tillbaka är sysselsatt med en fullständig revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon och det i denna kommittés arbetsuppgifter också ingår att verkställa en översyn av reglerna om obligatorisk försäkring för trafikskador. Emellertid har bilskadeutredningen bekräftat, att det torde dröja flera år innan dess arbete kan resultera i ny lagstiftning. Med hänsyn härtill och då utredningen vidare förklarat, att en höjning av maximibeloppen i enlighet med försäkringsinspektionens hemställan icke torde på olämpligt sätt föregripa eller försvåra utredningsarbetet, kan den omständigheten att nämnda kommitté tillsatts icke rimligen anses utgöra något hinder mot att utan dröjsmål såsom ett provisorium genomföra en i och för sig angelägen höjning av trafikförsäkringssummorna. Tidpunkten för en sådan åtgärd är just nu särskilt lämplig. Såsom försäkringsinspektionen närmare anför tågår för närvarande en tariffrevision inom trafikförsäkringen, och det vill av vissa preliminära uppgifter synas, som om även en avsevärd ökning av trafikförsäkringssummorna därvid icke skulle behöva leda till någon egentlig höjning av den genomsnittliga premienivån. Då det enligt inspektionen

förefaller osannolikt, att det tillfälle som i detta avseende nu erbjuder sig skulle kunna återkomma inom en nära framtid, är det uppenbarligen angeläget att tillfället ej försittes. I likhet med inspektionen anser jag, att det skulle innebära en ur psykologiska synpunkter olycklig utveckling, om premierna först sänktes mera avsevärt och sedan på nytt höjdes, om en ökning av trafikförsäkringssummorna framdeles genomföres.

För närvarande gäller att i de nordiska länderna hemmahörande motorfordon kan fritt passera mellan dessa länder utan att särskilda tilläggsförsäkringar tecknas. Det är av stor praktisk betydelse, att en höjning av trafikförsäkringsbeloppen i enlighet med försäkringsinspektionens förslag ej föranleder någon ändring i denna ordning. Av trafikförsäkringsföreningens remissyttrande framgår, att detta dess bättre ej heller behöver befaras.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag tillstyrka förslaget om en omedelbar höjning av trafikförsäkringssummorna. Mot storleken av de utav försäkringsinspektionen föreslagna beloppen har någon erinran icke framställts under remissbehandlingen och för egen del finner jag dessa belopp väl avvägda. Jag är dock angelägen understryka, att ändringen endast har provisorisk karaktär och att jag ej velat taga ståndpunkt i frågan hur den obligatoriska trafikförsäkringen över huvud bör lämpligast utformas.

På en särskild punkt har försäkringsinspektionen framlagt alternativa förslag, nämligen i fråga om katastrofbeloppet för omnibusar. För närvarande gäller i detta avseende, att försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse som medför skada skall täcka — utöver det för övriga fordon stadgade maximibeloppet 300 000 kronor — ytterligare 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer som må befordras med omnibussen överstiger nio. Den allmänna begränsningen för varje skadad eller dödad person gäller dock även beträffande omnibus. Försäkringsinspektionen har i första hand föreslagit en sådan reglering av katastrofbeloppet beträffande detta slags fordon, att det nuvarande tilläggsbeloppet för varje tillåten passagerare över nio bestämmes till 10 000 kronor. För att tillgodose vissa från försäkringsbolagens sida framförda önskemål om förenklad tarifiering har inspektionen dock i andra hand yrkat, att katastrofbeloppet för omnibusarnas del sättes till 1 000 000 kronor oberoende av omnibusens storlek. Det synes mig emellertid bäst överensstämma med de nu föreslagna åtgärdernas provisoriska karaktär att icke av tarifieringsskäl vidtaga tekniska ändringar, som ej är föranledda av hänsyn till penningvärdets fall och därmed sammanhängande förhållanden. Jag får därför biträda inspektionens i första hand framförda förslag.»

### Lagrådet

Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.



## Utskottet

Den skyldighet att taga och vidmakthålla trafikförsäkring, som enligt trafikförsäkringslagen i princip åligger varje ägare av motorfordon, är begränsad till vissa i 11 § av lagen angivna belopp. Särskilt på grund av penningvärdets fall har dessa belopp, vilka icke varit föremål för revision sedan 1939, efter hand kommit att bli otillräckliga. Det har sålunda, såsom närmare framgår av den föregående redogörelsen, under de senare åren allt oftare inträffat, att uppkomna skador icke täckts av de obligatoriska försäkringsbeloppen.

För att avhjälpa de allvarliga olägenheter denna utveckling innebär såväl för allmänheten som för ägarna av motorfordon föreslås i propositionen en avsevärd höjning av ifrågavarande belopp med verkan från och med den 1 april innevarande år. Sålunda skall enligt förslaget det obligatoriska försäkringsbeloppet för varje skadad eller dödad person höjas från 60 000 till 200 000 kronor och det nuvarande s. k. katastrofbeloppet fördubblas från 300 000 till 600 000 kronor. Den extra höjning av katastrofbeloppet, som nu är föreskriven för omnibusar — nämligen 5 000 kronor för varje person varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio — skall enligt förslaget likaledes fördubblas. Slutligen föreslås maximisumman för egendomsskada höjd från 10 000 till 50 000 kronor. Främst i syfte att förebygga, att det läge som nu uppstått i fråga om trafikförsäkringsbeloppen till följd av en fortgående försämring av penningvärdet eller ytterligare höjning av levnadsstandarden i landet i en framtid åter skall inträda, hemställes uti de i ämnet väckta motionerna, såvitt dessa tilldelats första lagutskottet för behandling, att trafikförsäkringslagen i stället måtte erhålla en sådan utformning att begränsningen av försäkringsplikten till vissa maximibelopp helt slopas.

En omständighet som talar mot att nu vidtaga någon ändring i förevarande bestämmelser i trafikförsäkringslagen är att bilskadeutredningen för närvarande är sysselsatt med en fullständig revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av trafik med motorfordon och i samband därmed jämväl har att verkställa en översyn av reglerna om obligatorisk trafikförsäkring. Enligt vad som upplysts i ärendet kan bilskadeutredningens arbete, som bedrivs i samarbete med övriga nordiska länder, emellertid icke väntas resultera i lagstiftning ännu på flera år. Vid sådant förhållande och då det är angeläget att de ovan påtalade missförhållandena undanröjes för att trafikförsäkringslagen helt skall fylla sin uppgift, bör den pågående lagrevisionen icke utgöra hinder mot en omedelbar lagändring i förevarande avseende. Såsom framhålles i propositionen är tidpunkten för en utvidgning av försäkringsplikens omfattning just nu särskilt lämplig med hänsyn till att den inom försäkringsbolagen pågående tariffrevisionen synes kunna leda till en allmän sänkning av premienivån för trafikförsäkring.



En nu vidtagen lagändring bör emellertid, såsom understrukits av departementschefen, endast ha en provisorisk karaktär. I likhet med försäkringsinspektionen anser utskottet därför den mera principiella frågan om införande av en helt obegränsad ansvarighet böra anstå i avbidan på bilskadeutredningens ställningstagande. En dylik reform av trafikförsäkringen, som i och för sig kan te sig tilltalande, bör nämligen icke genomföras utan noggrann föregående utredning av de verkningar den i olika riktningar kan medföra. Bl. a. torde ett slopande av ersättningsbeloppens maximering kunna ge anledning till invecklade spörsmål rörande försäkringsbolagens möjligheter att teckna återförsäkring för sina topprisker. Såsom framgår av propositionen kan för närvarande motorfordon, som är hemmahörande i de nordiska länderna, fritt passera mellan dessa länder utan att särskilda tilläggsförsäkringar erfordras. Enligt vad utskottet inhämtat synes det kunna befaras att den av motionärerna föreslagna lagändringen skulle undanröja förutsättningarna för denna ordning. En sådan utveckling skulle givetvis ur flera synpunkter vara olycklig.

Av nu anförda skäl finner sig utskottet icke kunna biträda motionärernas ifrågavarande förslag utan tillstyrker i stället — såsom ett provisorium i avbidan på resultatet av bilskadeutredningens arbete — en höjning av de nuvarande försäkringsbeloppen i huvudsakligt syfte att återställa 1939 års läge.

Beträffande de i propositionen föreslagna särskilda beloppen i och för sig, mot vilka någon kritik icke framkommit i ärendet, har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Under återopande av vad ovan anförts får utskottet därför hemställa, att riksdagen måtte — med avslag å motionerna I: 157 och II: 199 såvitt avser yrkandet om en sådan utformning av trafikförsäkringslagen att begränsningen av försäkringsplikten till vissa maximibelopp helt slopas — bifalla förevärande proposition, nr 14.

Stockholm den 10 februari 1955

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Branting, Lindblom, Per Olofsson, Lodenius, fru Gärde Widemar, herrar Franzén\* och Erik Svedberg;

från andra kammaren: herrar Rylander, Lindberg, Landgren, Hedqvist, Östlund, Ekström, Larsson i Stockholm och Larsson i Luttra.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.