

## Nr 40

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.*

Genom en den 23 mars 1961 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 133, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag till

### Lag

**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 anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

#### 11 §.

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

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *tjugufem miljoner* kronor i anledning av personskada med begränsning till *en miljon* kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa *en miljon* kronor i anledning av skada å egendom.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1962; dock skola äldre bestämmelser gälla beträffande ansvarighet för händelse, som inträffat dessförinnan, ävensom för skada som är att anse som atomskada enligt atomansvarighetslagen.

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se SFS 1955: 83.

## Inledning

I betänkande den 1 oktober 1957 (SOU 1957: 36) har den år 1952 tillsatta bilskadeutredningen framlagt förslag om en genomgripande reformering av gällande bilansvarighetslagstiftning. Enligt förslaget skall ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon i princip utgå från trafikförsäkringen, oavsett om fordonets förare varit vållande till skadan eller fordonet varit bristfälligt. Detta innebär, att den nuvarande möjligheten till exculpationsbevisning försvinner och att trafikförsäkringens ansvar göres strikt. Vidare har utredningen bl. a. föreslagit att hittillsvarande försäkringsmaxima för personskada skall försvinna.

Bilskadeutredningens arbete har skett i samråd med sakkunniga, som för motsvarande uppgift utsetts i Danmark, Finland och Norge. Samrådet har lett till att i dessa länder framlagts förslag, som i väsentliga delar överensstämmer med det svenska. Emellertid har det hittills ej visat sig möjligt att på grundval av kommittéförslagen nå fram till en likartad lagstiftning på området i de nordiska länderna. I Finland har kommittéförslaget genomförts i huvudsakligen oförändrat skick. I Danmark däremot har de lagstiftande organen intagit en klart negativ ståndpunkt till förslaget. Den enda åtgärd som där vidtagits med anledning av förslaget är att vissa höjningar av maximibeloppen för trafikförsäkringens ansvarighet genomförts. I Norge har den 3 februari 1961 utfärdats en ny bilansvarighetslag, som bygger på strikt ansvar men begränsar ansvaret till vissa belopp.

Vad det svenska kommittéförslaget beträffar har detta vid den omfattande remissbehandlingen mött åtskilligt motstånd, bl. a. såvitt angår införande av strikt ansvar, och frågan om framläggande av förslaget i proposition till riksdagen har tills vidare fått anstå. Emellertid har anledning ansetts föreligga att även hos oss, oavsett vilken ställning som kommer att tagas till betänkandet i dess helhet, taga upp frågan om höjning av maximibeloppen för trafikförsäkringsansvaret. Denna fråga har aktualiserats i en särskild framställning från försäkringsinspektionen till chefen för justitiedepartementet den 24 november 1960. Försäkringsinspektionen har hemställt om sådan ändring av 11 § trafikförsäkringslagen, att de i nämnda lagrum angivna maximisummorna måtte höjas på sätt närmare anges i framställningen.

Yttranden över framställningen har efter remiss avgivits av atomskadeutredningen, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska bilförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Sveriges advokatsamfund. Folkörelsernas motorförbund har jämväl erhållit tillfälle att yttra sig men icke begagnat sig därav.

En närmare redogörelse för nu gällande bestämmelser, bilskadeutredningens förslag, försäkringsinspektionens framställning och däröver avgivna remissyttranden lämnas i propositionen å s. 4—15. Utskottet får hänvisa till denna redogörelse.

### Departementschefen

I propositionen anför *föredragande departementschefen, statsrådet Kling:*

»För skada i följd av trafik med motorfordon ålägger 1916 års bilansvarighetslag fordonets ägare, förare eller brukare ett mera omfattande ansvar än som följer av allmänna grundsatser rörande skadeståndsskyldighet. Bl. a. gäller den principen, att fordonets ägare fritages från ansvarighet endast om det kan visas att skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Enligt trafikförsäkringslagen åligger det i princip varje ägare av motorfordon att taga och vidmakthålla trafikförsäkring till säkerhet för sin trafikansvarighet. Försäkringsansvarigheten kan dock i motsats till trafikansvarigheten vara begränsad till beloppen. 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. Genom lagändringar åren 1939 och 1955 höjdes försäkringssummorna avsevärt. För närvarande är beloppen maximerade till 600 000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 200 000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt till 50 000 kronor i anledning av skada å egendom.

Bilskadeutredningen har år 1957 efter nordiskt samråd framlagt ett förslag, som innebär en genomgripande revision av bilansvarighetslagstiftningen. En av huvudpunkterna i förslaget är att ägarens skadeståndsansvar i princip göres strikt. Som framgår av vad jag inledningsvis anfört är jag icke beredd att utan ytterligare utredning anmäla kommittéförslaget i dess helhet till prövning. Emellertid har försäkringsinspektionen i en framställning begärt, att reglerna om maximibeloppen för trafikförsäkringens ansvarighet skall omprövas, och jag anser att detta spörsmål nu bör upptagas.

Det av bilskadeutredningen framlagda förslaget innebär i fråga om försäkringsbeloppen att hittillsvarande maxima helt skall försvinna när det gäller personskada. Beträffande egendomsskada däremot anser utredningen det gällande maximibeloppet 50 000 kronor tillräckligt med hänsyn till det skydd som kan erhållas genom sakförsäkring.

I försäkringsinspektionens framställning har uttalats, att man inom trafikförsäkringsbranschen är enig om att trafikförsäkringen i princip utan begränsning bör övertaga den skadeståndsskyldiges ansvarighet för skada genom trafikförsäkringspliktigt motorfordon, och inspektionen ansluter sig till denna uppfattning. Det stora flertalet av trafikförsäkringsanstalterna har redan som ett provisorium påtagit sig obegränsad ersättningsskyldighet för trafikförsäkringsskador. Av försäkringsinspektionens skrivelse framgår, att denna provisoriska åtgärd genomförts utan någon höjning av försäkringsavgifterna. Dock hyser försäkringsinspektionen vissa betänkligheter mot ett lagstadgat obegränsat trafikförsäkringsansvar, särskilt med hänsyn till den nödvändiga återförsäkringen men även med beaktande av de regler som gäller i övriga länder.

Såsom bilskadeutredningen framhållit innebär en begränsning av trafikförsäkringsansvaret, att försäkringen i vissa fall erbjuder ett bristfälligt skydd. Det är därför naturligt att ifrågasätta, huruvida icke trafikförsäkringen bör bära ett helt obegränsat ansvar. Det stora flertalet trafikförsäkringsanstalter har också som nämnts frivilligt påtagit sig ett dylikt ansvar. Någon höjning av premierna har därvid icke skett. Det kan därför synas som om de kostnadsproblem som sammanhänger med ett obegränsat ansvar skulle kunna bemästras. Emellertid har försäkringsanstalternas åtagande hittills endast gällt som ett provisorium under en relativt kort tid. I likhet med försäkringsinspektionen ställer jag mig tveksam till lämpligheten av att införa ett lagstadgat helt obegränsat ansvar. På längre sikt torde det innebära vissa fördelar ur återförsäkringssynpunkt att bibehålla en maximering av beloppen. Detta gäller oavsett, huruvida möjlighet öppnas att helt täcka behovet av återförsäkring inom landet eller icke.

En jämförelse med andra länder visar att tämligen olikartade regler gäller beträffande beloppsgränserna. Inte minst inom Norden, där strävandena att få till stånd en enhetlig trafikförsäkringslagstiftning hittills ej lett till resultat, råder splittring på området. I Finland har man genomfört till beloppet obegränsat ansvar för personskador. I Danmark och Norge är totalansvaret oinskränkt men begränsning gäller för varje skadad eller dödad person. Även i fråga om egendomsskador är reglerna skiljaktiga. Enhetliga nordiska regler går tydligtvis ej att nu få till stånd på området, och det finnes vid sådant förhållande ej anledning att med hänsyn till övriga nordiska länder införa en obegränsad ansvarighet. En jämförelse med andra europeiska länder leder till samma resultat.

Med hänsyn till det anförda och då önskemålet att trafikförsäkringen skall övertaga försäkringstagarens hela skadeståndsskyldighet så gott som undantagslöst kan tillgodoses, om en maximering bibehålles men beloppen sättes tillräckligt högt, ansluter jag mig till försäkringsinspektionens av samtliga remissorgan biträdda förslag, att en i huvudsak formell begränsning av trafikförsäkringsansvarigheten skall finnas.

De av försäkringsinspektionen föreslagna maximibeloppen för personskada har godtagits av det stora flertalet remissorgan. Även jag anser de föreslagna beloppen väl avvägda. Jag föreslår därför, att försäkringsgivarens ansvarighet bestämmes till sammanlagt 25 miljoner kronor i anledning av personskada med begränsning till en miljon kronor för varje skadad eller dödad person.

I likhet med försäkringsinspektionen anser jag, att vid den nu förordade bestämningen av ersättningsbeloppen den särskilda beloppsgränsen för personskada i följd av trafik med omnibus kan bortfalla.

Beträffande ansvarigheten för egendomsskador har Trafikförsäkringsföreningen i ett tidigare yttrande till försäkringsinspektionen föreslagit ett belopp av en miljon kronor. Därvid har Trafikförsäkringsföreningen utgått från, att en överenskommelse skulle kunna träffas mellan berörda

försäkringsbolag, att regressrätt icke skulle utövas mot trafikförsäkringen vid egendomsskador, som uppstått genom företrädesvis brand eller explosion förorsakad av motorfordon. Försäkringsinspektionen har förklarat sig icke vara övertygad om att förutsättningar föreligger för en dylik överenskommelse. Försäkringsinspektionen har även påpekat, att åtskillig egendom icke är brandförsäkrad, samt vidare hänvisat till att återhållsamhet iakttagits i övriga västeuropeiska länder beträffande ersättningsmaximum för egendomsskada. Med anledning härav har försäkringsinspektionen förordat att beloppsgränsen sättes till 500 000 kronor.

Under remissbehandlingen av försäkringsinspektionens framställning har det av inspektionen föreslagna beloppet godtagits av flertalet remissorgan, däribland även Trafikförsäkringsföreningen. Några remissorgan har emellertid föreslagit, att ersättningsmaximum skall bestämmas till en miljon kronor. Advokatsamfundet har sålunda funnit det otillfredsställande och stridande mot förslaget grundtanke om full trygghet genom försäkringen för den skadelidande, bilägaren och föraren, att den s. k. topprisken skall falla utanför försäkringen, samt påpekat, att den skadelidande kan nödgas själv stå förlusten, om motorfordonsägaren inte är solvent för beloppet i vad det överstiger trafikförsäkringsmaximum.

Vid bedömningen av frågan om trafikansvarighetsmaximum vid egendomsskada bör enligt min mening det avgörande inte vara, huruvida eventuellt andra försäkringsgrenar än trafikförsäkringen svarar för brand eller explosion, som uppstått i följd av trafik med motorfordon. Åtskillig egendom, exempelvis statlig, är icke brandförsäkrad. Beaktas bör i första hand, huruvida ett så fullständigt skydd som möjligt kan beredas den skadelidande, bilägaren och föraren, utan att väsentliga olägenheter uppstår ur försäkringssynpunkt. Härvid kan framhållas, att en höjning av ersättningsmaximum från det av försäkringsinspektionen föreslagna beloppet 500 000 kronor till en miljon kronor torde ha mycket liten betydelse för den erforderliga återförsäkringen. Försäkringsskyddet torde därför utan menliga konsekvenser ur kostnadssynpunkt kunna utvidgas så att det i större utsträckning täcker även en katastrofrisk, som visserligen är mindre sannolik men dock möjlig. Det förhållandet att det svenska ersättningsmaximum i detta begränsade avseende blir högre än i andra länder synes icke böra utgöra hinder härför. Jag vill därför förorda, att försäkringsgivarens ansvarighet maximeras till en miljon kronor i anledning av skada å egendom.

Ett spørsmål som i detta sammanhang påkallar uppmärksamhet gäller regleringen av *a t o m s k a d a*, som uppkommer i följd av trafik med motorfordon. 1960 års provisoriska atomansvarighetslag undantar ej från sitt tillämpningsområde sådan skada, som alltså täckes såväl av trafikförsäkringen som av den i nämnda lag stadgade ansvarigheten. Atomskadeutredningen har emellertid uppgivit, att enligt det förslag till definitiv atomansvarighetslagstiftning i anslutning till föreliggande konvention i ämnet som utredningen inom kort framlägger, atomskadorna kommer att uteslutas

från bilansvarighetens tillämpningsområde, så att endast innehavare av atomanläggning i denna sin egenskap blir ansvarig för atomskador, när de uppstår i följd av trafik med motorfordon. Det är alltså avsett att trafikförsäkringen helt skall befrias från ansvarighet för atomskador, men under en övergångstid intill dess definitiv lagstiftning om atomansvarighet genomförts kommer trafikförsäkringens ansvar att kvarstå.

Beträffande läget under denna övergångstid bör uppmärksammas stadgandet i 9 § andra stycket atomansvarighetslagen, enligt vilket den som nödgats utgiva skadestånd äger för vad han har utgivit inträda i den skadelidandes rätt enligt atomansvarighetslagen. Detta innebär, att trafikförsäkringsgivare, som nödgas utgiva ersättning för atomskada, har regressrätt mot den atomskadeansvarige. Regressrätten är dock begränsad till katastrofmaximum enligt 6 § atomansvarighetslagen, d. v. s. 25 miljoner kronor med begränsning till 200 000 kronor för varje dödad eller skadad person. Om de av mig i det föregående tillstyrkta höjningarna av maximibeloppen för trafikförsäkringen genomföres, skulle alltså en trafikförsäkringsgivare — om atomskada inträffar i följd av trafik med motorfordon — kunna bli ansvarig för mycket betydande belopp utan möjlighet till täckning hos atomanläggningens innehavare. Ehuru risken att en sådan situation skall inträffa i huvudsak är teoretisk, bör den dock beaktas. Man kan som nyss nämnts räkna med att trafikförsäkringen snart kommer att helt fritagas från ansvarighet för atomskaderisker, och det bör då icke ifrågakomma att nu under ett kort övergångsskede öka dess ansvarighet i detta avseende. Jag vill därför föreslå, att höjningarna av maximibeloppen för trafikförsäkringens ansvarighet icke göres tillämpliga på atomskador utan att de nuvarande beloppen får gälla för sådana skador i avbidan på att atomansvarigheten helt skiljes från trafikförsäkringen.

I detta sammanhang vill jag även framhålla, att de maximibelopp som nu valts för trafikförsäkringens ansvarighet givetvis inte bör på något sätt vara bindande vid ställningstagandet till vilka belopp som bör fastställas i den blivande definitiva lagstiftningen om atomansvarighet.

Jag vill med stöd av det anförda föreslå, att 11 § trafikförsäkringslagen ändras på så sätt, att försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 25 miljoner kronor i anledning av personskada med begränsning till en miljon kronor för varje dödad eller skada person samt om tillhoppa en miljon kronor i anledning av skada å egendom. I en övergångsbestämmelse bör stadgas, att äldre lag skall gälla beträffande ansvarighet för händelse som inträffat före ikraftträdandet samt för skada som är att anse såsom atomskada enligt atomansvarighetslagen.

Den nya lagstiftningen torde böra träda i kraft den 1 januari 1962.»

### Lagrådet

Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

### Utskottet

Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,  
att förevarande proposition, nr 133, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 9 maj 1961

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Branting, Per-Olof Hanson, Ferdinand Nilsson, Nyström, Gezelius, Alexanderson och Erik Svedberg;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar, fru Boman, herrar Svensson i Vä, Gustafsson i Borås, fru Löfqvist, fröken Bergegren, herr Martinsson och fröken Andersson i Strängnäs.