

Nr 201.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m., given Stockholms slott den 16 mars 1928.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon;
- 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; och
- 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Johan C. W. Thyrén.

Förslag

till

Lag

om trafikförsäkring å motorfordon.

Med ändring av vad lag eller särskild författning innehåller häremot stridande förordnas som följer:

1 §.

Ägare av motorfordon, som brukas i trafik här i riket, är pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla försäkring, som i denna lag sägs (trafikförsäkring).

Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall även anses traktortåg.

Lagen äger ej tillämpning å sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förefinnes, ej heller å motorfordon, som användes utslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

3 §.

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 person, som färdas i fordonet, med mindre försäkringstagaren är för skadan ansvarig.

4 §.

Försäkringsplikt åligger icke medlem av konungahuset, ej heller staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlännning, som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat.

Har sådan ägare av motorfordon icke tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

5 §.

Trafikförsäkring må, förutom av anstalt, som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd.

Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring.

Angående meddelad försäkring skall utfärdas bevis enligt formulär, som Konungen fastställer.

Motorfordon, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket, såframt försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar förbundet sig att emot en var, som i följd av trafiken är berättigad till skadestånd, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

6 §.

Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är en var, som hos den anstalt tagit trafikförsäkring å motorfordon och fortfarande jämlikt 1 § har att hålla sådan försäkring å fordonet vid makt, pliktig att inom trettio dagar efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsavtalet mellan honom och den försäkringsanstalt, vars tillstånd återkallats, skall, ändå att det eljest skolat fortfara att gälla, upphöra när ny försäkringsgivares ansvarighet inträtt.

7 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa sextio tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugu tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person.

8 §.

Skall i skadestånd utgå livränta, vars kapitalvärde vid livräntans början, beräknat enligt de grunder Konungen fastställer, överstiger försäkringsbeloppet, varde den livränta, som skall utgå på grund av försäkringen, nedsett till det belopp, som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

9 §.

Äro flera berättigade till skadestånd i följd av samma händelse, och förslår ej försäkringsbeloppet till dem alla, tage var del däri i förhållande till vad han på grund av försäkringen skulle ägt uppbära, om skadestånd tillkommit honom ensam.

Har någon av dem underlåtit att, sedan händelse inträffat som kan medföra försäkringsfall, inom trettio dagar giva försäkringsgivaren meddelande därom, äger han, där någon del av försäkringsbeloppet blivit utbetalt till annan, rätt endast till återstoden, utan så är att försäkringsgivaren visste eller hade skälig anledning antaga, att ersättningsanspråk vore att motse från honom. Var den, som mottog betalningen, därvid ej i god tro, är han pliktig utgiva vad han kan hava för mycket uppburit.

10 §.

Hava flera lidit skada i följd av samma händelse, må, utan hinder av dom, varigenom skadestånd blivit en av dem tillerkänt, på yrkande av annan som icke blivit i det mål hörd, i tvist om fördelning av försäkringsbeloppet prövas, om och i vad mån andel däri skall beräknas för det utdömda skadeståndet.

11 §.

Har den, som lidit skada, i rättegång mot fordonets ägare, brukare eller förare fått sig tillerkänt skadestånd, och har han i anledning av rättegången haft att vidkännas kostnad, som skäligen ej kunnat undvikas, är försäkringsgivaren, där rättegången varit erforderlig för bestämmande även av hans ersättningsskyldighet, pliktig att ersätta denna kostnad, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

Utän hänsyn till försäkringsbeloppets storlek skall ock utdömd ränta å skadeståndsbeloppet eller, om detta överstiger det belopp, för vilket försäkringsgivaren svarar, den del av räntan, som belöper å sistnämnda belopp, ersättas av denne.

12 §.

Har avtal om trafikförsäkring å fordon, registrerat här i riket, eller å traktortåg efter uppsägning eller eljest upphört, är försäkringsgivaren ändå gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den myndighet, hos vilken fordonet är registrerat eller som givit tillstånd till trafik med traktortåget.

Avser försäkringen varje motorfordon, som är försett med viss av myndig-

het utlämnad besiktningsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning.

Är den, som lidit skadan, berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring, äge vad nu sagts ej tillämpning.

13 §.

Försäkringsgivaren må ej i vidare mån än som följer av 12 § till befrielse från ansvarighet gent emot den, som lidit skada, åberopa omständighet, som beror av annan än denne.

14 §.

I den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gent emot försäkringstagaren, äger han att för vad han på grund av försäkringen utgivit till den, som lidit skada, inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren.

Belopp, som försäkringsgivaren icke äger sålunda söka åter av försäkringstagaren, må ej heller uttagas av annan, som jämte försäkringstagaren är i egenskap av ägare, brukare eller förare ansvarig för skadan, utan så är att denne gjort sig skyldig till förfarande av sådan beskaffenhet, att, om han hade tagit försäkringen, försäkringsgivaren varit fri från ansvarighet gent emot honom.

15 §.

Är, då skada timat i följd av trafik med motorfordon, trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande till förmån för den, som lidit skada, eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäkring, en för alla och alla för en gent emot honom ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad. Dock vare anstalterna ej ansvariga gent emot den, som försäkringsplikten ålåg. Är försäkring gällande men ej till föreskrivet belopp, svare försäkringsanstalterna som nu sagts för bristen. Hade den, som meddelade försäkringen, därvid insett eller bort inse, att försäkringsbeloppet blivit satt lägre än vederbort, är han gent emot övriga försäkringsanstalter ansvarig såsom hade han meddelat försäkring till föreskrivet belopp.

Försäkringsanstalterna emellan varde ansvarigheten fördelad efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig under näst föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.

För belopp, som försäkringsanstalt jämlikt denna paragraf fått utgiva till den, som lidit skada, äger anstalten inträda i hans rätt mot den, som är för skadan ansvarig.

16 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underderrätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången.

I fall som i 15 § sägs skall underrättelsen meddelas någon av de försäkringsanstalter, som där avses. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, give domstolen kändaren nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare kändaren sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 15 § omförmälda anstalter förlustig.

17 §.

Fordran hos försäkringsanstalt på skadestånd i anledning av personskada må ej för gäld tagas i mät.

18 §.

Den, som försäkringsplikt åligger, vare, där fordonet av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik här i riket utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits, förfallen till böter, högst två tusen kronor.

Till enahanda straff dömes ock en var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 6 § sägs, vare straffet böter, högst fem hundra kronor.

19 §.

Den, som under tid, då han är ställd under åtal för förseelse mot denna lag, fortsätter samma förseelse, skall, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits, fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

20 §.

Förseelse mot denna lag åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929. Intill den 1 juli 1929 må dock motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes och skall förty 15 § ej tillämpas i fråga om skada i följd av händelse, som inträffat före sistnämnda dag.

För skada i följd av händelse, som inträffat före den 1 januari 1930, varde i fall som i 15 § avses ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

Förslag

till

Lag

om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Härigenom förordnas, att i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall införas en ny paragraf av följande lydelse:

12 §.

Att i visst fall ägare har vidsträcktare ansvarighet än i denna lag sägs, därom är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929.

Förslag

till

Lag

om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal.

Härigenom förordnas, att till 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal skall fogas ett tredje stycke av följande lydelse:

Å trafikförsäkring är denna lag tillämplig i den mån annat ej följer av vad om sådan försäkring är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kun gl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1928.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Efter gemensam beredning med cheferna för social-, kommunikations- och handelsdepartementen anför chefen för justitiedepartementet, statsrådet Thyren:

»I skrivelse den 28 april 1925 (nr 148) har riksdagen anhållit, att Kun gl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken utsträckning skyldighet skulle 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 borde bedrivas, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Denna riksdagens framställning hade föranletts av fyra motioner (nr 80 i första kammaren och nr 163 i andra kammaren, vilka motioner voro lika lydande, samt nr 68 i första kammaren och nr 110 i andra kammaren). I utlåtande (nr 25) i anledning av motionerna lämnade första lagutskottet redogörelse för innehållet av lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, för vissa tidigare gjorda uttalanden i fråga om obligatorisk skadeståndsförsäkring, för vissa med frivillig skadeståndsförsäkring sammanhängande förhållanden samt för utländsk lagstiftning i ämnet. Där efter anförde utskottet:

’Frågan om införande av obligatorisk ansvarsförsäkring för skada i följd av motortrafik synes utskottet vara förtjänt av allvarligt överbäggande. 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 välsituerade automobilägarna, mången försummat att anlita sådan försäkring. Goda skäl synas därför tala för att en närmare utredning verkställas 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 mo-

torfordon 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 obestriddigen erbjuda vissa svårigheter, men dessa svårigheter synas dock böra vara överkomliga.

I fråga om de organisatoriska åtgärder, som kunna bli 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 övertvägande, 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.

Utskottet gjorde därefter hemställan av den lydelse, riksdagens skrivelse utvisar. Denna hemställan bifölls utan debatt av båda kamrarna.

Sedan visst förberedande arbete för en utredning i ämnet blivit utfört inom kommunikationsdepartementet, överlämnades ärendet till justitiedepartementet. Med stöd av mig i oktober 1927 givet nådigt bemyndigande uppdrog jag därefter åt särskilda sakkunniga, förutvarande försäkringsdirektören vice häradshövdingen Karl Herlitz, ordförande, samt tillförordnade revisionssekreteraren hovrättsassessorn William Hemberg och försäkringsdirektören John Ågren, att verkställa den i riksdagens skrivelse avsedda utredningen och att utarbета de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Efter det de sakkunniga överlämnat dels preliminära utkast till lag om försäkring för skada i följd av trafik med motorfordon ävensom till förordning angående vissa ändringar i 1923 års motorfordonsförordning dels ock en vid utkastens fogad promemoria, inforrades utlåtanden från överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, försäkringsinspektionen, riksförsäkringsanstalten och sakkunniga för revision av motorfordonsförordningen m. m., varjämte Svenska Försäkringsföreningen, samtliga de försäkringsbolag, som för närvarande driva automobil- och motorcykelförsäkring här i landet, Kungl. Automobilklubben, Motormännens Riksförbund, Svenska Motorklubben, Sveriges Trafikbilägares Riksförbund, Svenska Automobilförareförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet lämnades tillfälle att inkomma med yttranden.

De sakkunniga hava, sedan yttranden avgivits av samtliga nu nämnda ämbetsmyndigheter, sakkunniga, försäkringsanstalter och enskilda sammanslutningar, fullföljt sitt arbete. Detta har numera avslutats med att de sakkunniga överlämnat betänkande med förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon,
- 2) lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
- 3) förordning angående vissa ändringar i förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon, samt
- 4) förordning med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet.

Vid upprättandet av de slutliga förslagen hava de erinringar, vilka i avgivna yttranden framförts mot utkastet, varit föremål för de sakkunnigas övervägande och i allmänhet funnits böra beaktas. I betänkandet har redogörelse lämnats för det huvudsakliga innehållet av yttrandena.

För min del har jag under utredningsarbetets senare skede haft tillfälle att taga kännedom om den ståndpunkt, de sakkunniga funnit sig böra intaga såväl i fråga om grundlinjerna för en lagstiftning i detta ämne som beträffande de särskilda lagbestämmelserna. På grund härav och då jag kan i allt huvudsakligt biträda de nu avlämnade förslagen, är jag beredd tillstyrka att i den utsträckning som erfordras lagrådets yttrande må inhämtas över de sakkunnigas betänkande.

Betänkandet torde få såsom bilaga fogas vid detta protokoll.»

Föredraganden uppläser härefter omförmälda förslag till *lag om trafikförsäkring å motorfordon* och *lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* av den lydelse, den vid detta protokoll fogade bilagan utvisar, samt hemställer, att lagrådets yttrande måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamål inhämtas över nu nämnda förslag.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

E. Lindström.

*Bilaga.**Till**Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet.*

Genom skrivelse den 13 oktober 1927 tillkallade herr statsrådet, med stöd av nådigt bemyndigande, undertecknade Herlitz och Hemberg, den sistnämnde från och med den 24 i samma månad, att i egenskap av sakkunniga inom departementet verkställa utredning, huruvida och i vilken utsträckning skyldighet kunde 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 borde bedrivas, samt avgiva de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda. Tillika uppdrogs åt Herlitz att såsom ordförande leda arbetet.

Den 11 november 1927 förordnade herr statsrådet undertecknad Ägren att deltaga i utredningsarbetet.

Sedan preliminära utkast till lag om försäkring för skada i följd av trafik med motorfordon ävensom till förordning angående vissa ändringar i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon, åtföljda av en kortfattad promemoria, den 14 dec. 1927 av oss överlämnats, hava infordrade yttranden över utkastet avgivits av överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, försäkringsinspektionen, riksförsäkringsanstalten, sakkunniga för revision av motorfordonsförordningen m. m., varjämte Svenska Försäkringsföreningen, samtliga de försäkringsbolag, som för närvarande driva automobil- och motoreykelförsäkring, Kungl. Automobilklubben, Motormännens Riksförbund, Svenska Motorklubben, Sveriges Trafikbilägares Riksförbund, Svenska Automobilförareförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet begagnat sig av dem lämnat tillfälle att yttra sig över utkastet. Med beaktande av de erinringar, som i avgivna yttranden framställts, hava vi härefter granskat och delvis omarbetat de tidigare utkastet.

Till fullgörande av vårt uppdrag få vi vördsamt överlämna särskilda, av motiv åtföljda förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon,
- 2) lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
- 3) förordning angående vissa ändringar i förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon, samt
- 4) förordning med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet.

Stockholm den 23 februari 1928.

KARL HERLITZ.

WILLIAM HEMBERG.

JOHN AGREN.

Förslag
till
Lag
om trafikförsäkring å motorfordon.

Med ändring av vad lag eller särskild författning innehåller häremot stridande förordnas som följer:

1 §.

Ägare av motorfordon, som brukas i trafik här i riket, är pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla försäkring, som i denna lag sägs (trafikförsäkring).

Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall även anses traktortåg.

Lagen äger icke tillämpning å velociped, som ursprungligen är avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor, ej heller å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

3 §.

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 utbetomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

Utan särskilt åtagande skall försäkringsgivaren dock icke vara ansvarig för skadestånd i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller för skadestånd i anledning av skada å person, som färdas i fordonet, med mindre försäkringstagaren är för skadan ansvarig.

Utan hinder av vad i första stycket sägs må försäkringsgivaren i avtalet förbehålla sig att vara helt eller delvis fri från ansvarighet gent emot försäkringstagaren.

4 §.

Försäkringsplikt åligger icke medlem av konungahuset, ej heller staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, person, som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat och icke är svensk medborgare.

Uppstår skada i följd av trafik med motorfordon tillhörigt staten, kommun eller person, som enligt vad i första stycket sägs är frikallad från försäkringsplikt, är fordonets ägare, ändå att han eljest icke skulle vara för skadan ansvarig, pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne, därest trafikförsäkring varit å fordonet gällande, skulle ägt att av försäkringsgivaren utbekomma.

5 §.

Försäkring enligt denna lag må, förutom av anstalt, som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd.

Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är pliktig att på begäran meddela försäkring enligt denna lag.

Angående meddelad försäkring skall utfärdas bevis enligt formulär, som Konungen fastställer.

Konungen äger förordna, att därest försäkringsanstalt, som är berättigad att meddela trafikförsäkring, avgivit förbindelse att för skada i följd av tillfällig trafik här i riket med motorfordon, vara ansvarighetsförsäkring är gällande hos viss utländsk försäkringsgivare, gent emot den, som på grund av skadan är berättigad till skadestånd, ansvara såsom hade anstalten å fordonet meddelat trafikförsäkring, sådant fordon må tillfälligt brukas här i riket utan hinder därav, att trafikförsäkring å detsamma icke tagits.

6 §.

Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är en var, som hos den anstalt tagit trafikförsäkring å motorfordon och fortfarande jämlikt 1 § har att hålla sådan försäkring å fordonet vid makt, pliktig att inom trettio dagar efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsavtalet mellan honom och den försäkringsanstalt, vars tillstånd återkallats, skall, ändå att det eljest skolat fortfara att gälla, upphöra när ny försäkringsgivares ansvarighet inträtt.

7 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada täcka skadestånd om tillhoppa sextio tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugtu tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp.

8 §.

Skall i skadestånd utgå livränta, vars kapitalvärde vid livräntans början enligt de för riksförsäkringsanstalten jämlikt lagen om försäkring för olycksfall i arbete fastställda beräkningsgrunder överstiger försäkringsbeloppet, varde den livränta, som skall utgå på grund av försäkringen, nedsatt till det belopp, som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

9 §.

Äro två eller flera, som i följd av samma händelse lidit skada, berättigade till skadestånd, och förslår ej försäkringsbeloppet till gäldande av samtliga skadeståndsbelopp, varde försäkringsbeloppet fördelat efter förhållandet mellan de belopp envar av dem, om han ensam varit berättigad till skadestånd, ägt att på grund av försäkringen utbekomma.

Har någon av dem underlåtit att, sedan sådan händelse inträffat som kan medföra försäkringsfall, inom trettio dagar giva försäkringsgivaren meddelande därom, äger han, där någon del av försäkringsbeloppet blivit utbetalt till annan, rätt endast till återstoden, utan så är att försäkringsgivaren visste eller hade skäligen anledning att antaga, att ersättningsanspråk vore att motse från honom. Var den, som mottog betalningen, därvid ej i god tro, är han pliktig att utgiva, vad han kan hava för mycket uppburit.

10 §.

Hava flera lidit skada i följd av samma händelse, må, utan hinder av dom, varigenom skadestånd blivit en av dem tillerkänt, på yrkande av annan, som icke blivit i det mål hörd, i rättegång om fördelning av försäkringsbeloppet prövas, huruvida och i vilken mån andel i försäkringsbeloppet skall beräknas för det utdömda skadeståndet.

11 §.

Har den, som lidit skada, i rättegång mot fordonets ägare, brukare eller förare fått sig tillerkänt skadestånd, och har han i anledning av rättegången haft att vidkännas kostnad, som skäligen ej kunnat undvikas, är försäkringsgivaren, där rättegången varit erforderlig för bestämmande av försäkringsgivarens ersättningskyldighet, pliktig att ersätta denna kostnad, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

Utän hänsyn till försäkringsbeloppets storlek skall ock utdömd ränta å skadeståndsbeloppet eller, om detta överstiger det belopp, för vilket försäkringsgivaren svarar, den del av räntan, som belöper å sistnämnda belopp, ersättas av försäkringsgivaren.

12 §.

Avser försäkringen här i riket registrerat motorfordon, är försäkringsgivaren, ändå att försäkringsavtalet efter uppsägning eller eljest upphört, likväl gentemot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat inom trettio dagar från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat. Är den, som lidit skadan, berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring, äge vad sålunda stadgats likväl ej tillämpning.

Vad i första stycket sägs om verkan av anmälan till länsstyrelse skall i fråga om traktortåg äga motsvarande tillämpning å anmälan till den myndighet, som meddelat tillstånd till trafik med traktortåget.

Är försäkringen meddelad att gälla varje motorfordon, som är försett med viss angiven besiktnings skylt, är försäkringsgivaren på sätt i första stycket sägs ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den polismyndighet, som utlämnat besiktnings skylten.

13 §.

Försäkringsgivaren må ej i vidare mån än som följer av 12 § till befrielse från ansvarighet gentemot den, som lidit skada, åberopa omständighet, som beror av annan än denne.

14 §.

Har, oaktat försäkringsgivaren gentemot försäkringstagaren är helt eller delvis fri från ansvarighet, skadestånd, vars utgivande försäkringstagaren icke ägt påfordra, blivit av försäkringsgivaren utbetalt till den, som lidit skada, äger försäkringsgivaren att för vad han sålunda utgivit inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren.

15 §.

För utgivet skadestånd, som försäkringsgivaren icke äger söka åter av försäkringstagaren, äger han ej heller regressrätt enligt 25 § lagen om försäkringsavtal mot annan, som jämte försäkringstagaren är i egenskap av ägare, brukare eller förare ansvarig för skadan, utan så är att denne uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock låtit komma sig till last sådant förfarande, som, om försäkringstagaren gjort sig därtill skyldig, skulle hava medfört, att försäkringsgivaren vore fri från ansvarighet gentemot försäkringstagaren.

16 §.

Är, då skada timat i följd av trafik med motorfordon, trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande till förmån för den, som lidit skada, eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäk-

ring, en för alla och alla för en gentemot honom ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad. Dock vare anstalterna ej ansvariga gentemot den, som försäkringsplikten ålegat. Är försäkring gällande men ej till belopp, som föreskrivits, vare försäkringsanstalterna ansvariga som nu sagts för vad som brister. Hade den, som meddelade försäkringen, därvid insett eller bort inse, att försäkringsbeloppet blivit satt lägre än vederbort, är han gent emot övriga försäkringsanstalter ansvarig såsom hade han meddelat försäkring till föreskrivet belopp.

Försäkringsanstalterna emellan varde ansvarigheten fördelad efter förhållandet mellan de belopp, som en var av dem under näst föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.

Försäkringsanstalt äger att för belopp, som anstalten på grund av stadgandet i denna § fått utgiva till den, som lidit skada, inträda i dennes rätt mot den, som är för skadan ansvarig.

17 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 16 § sägs skall underrättelsen meddelas någon av de försäkringsanstalter, som där avses. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, give domstolen käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 16 § omförmälda anstalter förlustig.

18 §.

Fordran på skadestånd i anledning av personskada må, där den inestår hos försäkringsgivaren, ej för gäld tagas i mät.

19 §.

Den, som är skyldig att å motorfordon hålla trafikförsäkring, vare, där fordonet av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik här i riket utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp å fordonet tagits och vidmakthållits, förfallen till böter, högst 2,000 kronor.

Brukar annan motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes, vare jämväl han förfallen till ansvar, som i första stycket sägs.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 6 § sägs, vare straffet böter, högst 500 kronor.

20 §.

Den, som under tid, då han är ställd under åtal för förseelse mot denna lag, fortsätter samma förseelse, skall, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits, fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

21 §.

Förseelse mot denna lag åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929. Intill den 1 juli 1929 må dock motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes.

För skada i följd av händelse, som inträffat före den 1 januari 1930, varde, i fall som i 16 § avses, ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

Förslag

till

Lag

**om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet
för skada i följd av automobiltrafik.**

Häri genom förordnas, att i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall införas en ny paragraf av följande lydelse:

12 §.

Är för särskilt fall i lag stadgad vidsträcktare ansvarighet än som skulle följa av denna lag, vare det gällande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929.

Förslag

till

Kungl. Maj:ts förordning

angående vissa ändringar i förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon.

Häriigenom förordnas, att i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon skall införas ett nytt kapitel av följande lydelse:

Kap. 7. Om vad som skall iakttagas beträffande motorfordon, varå skall hållas trafikförsäkring.

§ 57. *Mom. 1.* Vid ansökan om registrering enligt § 9 mom. 2, § 10 mom. 3 st. 4, § 10 mom. 6 eller § 34 skall i två exemplar fogas försäkringsbevis enligt 5 § i lagen om trafikförsäkring å motorfordon. Beviljas registrering skall det ena exemplaret, försett med anteckning om motorfordonets igenkänningsmärke, av länsstyrelsen översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

I registret skall inskrivas försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer.

Tages ny försäkring, skall ägaren inom åtta dagar därom göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, och därvid avlämna nytt försäkringsbevis.

Mom. 2. Vid anmälan enligt § 10 mom. 1, som göres av ny ägare, skall försäkringsbevis avlämnas, såvida icke automobilen till följd av äganderättens övergång skall registreras i annat län eller ock det visas, att tidigare meddelad trafikförsäkring å automobilen gäller för nye ägaren.

Mom. 3. Besiktningsskylt, varom i § 8 mom. 3 sägs, må ej utlämnas med mindre sökanden i två exemplar ingiver försäkringsbevis avseende varje motorfordon, varå skylten användes. Det ena exemplaret skall, försett med anteckning om den utlämnade skyltens nummer, av polismyndigheten översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

I förteckningen över utlämnade besiktningsskyltar skall antecknas försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer.

Upphör försäkringen, skall skylten återställas.

Mom. 4. Ej må tillstånd enligt § 8 mom. 2 beviljas eller godkännande enligt § 27 mom. 2 meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

Mom. 5. Vid ansökan om godkännande av för trafik med traktortåg avsedda motorredskap och släpvagnar, varom i § 37 sägs, skall fogas försäkringsbevis i två exemplar, av vilka det ena, försett med anteckning om godkännandet, skall översändas till försäkringsanstalten.

Mom 6. Om skyldighet för den, som från utlandet inför motorfordon för tillfälligt brukande här i riket, att i samband med fordonets tullbehandling förete bevis om försäkring gäller vad Konungen därom förordnar.

Mom. 7. Är anledning att befara, att motorfordon kommer att tagas i bruk, oaktat försäkringsplikten icke blivit fullgjord, äger länsstyrelse förordna, att fordonet skall på ägarens bekostnad omhändertagas av polismyndighet.

Mom. 8. Ägare av motorfordon, som blivit registrerat före den 1 juli 1929, åligger att, innan fordonet efter utgången av juni månad 1929 tages i bruk, till registreringsmyndigheten ingiva försäkringsbevis, utvisande att försäkringsplikten blivit fullgjord. I registret skola göras de i mom. 1 föreskrivna anteckningar.

Den, som före den 1 juli 1929 fått besiktningsskylt till sig utlämnad, är pliktig att före sagda dag återställa densamma eller ock ingiva försäkringsbevis, utvisande att trafikförsäkring tagits att från och med nämnda dag gälla å varje motorfordon, varå skylten användes. Har skylt förkommit, skall detta före sagda dag styrkas genom intyg av två personer. Ingives försäkringsbevis, skall i förteckningen över utlämnade besiktningsskyltar göras de i mom. 3 föreskrivna anteckningar.

Åsidosätter ägare av motorfordon eller den, som utbekommit besiktningsskylt, något av vad i detta moment föreskrivits, vare straffet böter, högst 100 kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1929 utom beträffande mom. 8, som träder i kraft den 1 januari 1929.

Förslag

till

Kungl. Maj:ts förordning

med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som
[f]ör tillfälligt brukande i riket införts från utlandet.]

Häri genom förordnas som följer:

§ 1.

Den, som för tillfälligt brukande här i riket inför i utlandet hemmahörande motorfordon, skall, därest skyldighet att hålla trafikförsäkring föreligger och ej sådant fall är för handen, som avses i § 2, i samband med fordonets tullbehandling visa, att trafikförsäkring tagits å fordonet för den tid fordonet uppgives skola brukas här i riket; företes ej bevis härom, må fordonet icke införas. Finnes i passersedel, som berättigar den resande att utan tullavgifts erläggande förfoga över fordonet, uppgivet, att trafikförsäkring för viss tid, icke understigande den tid fordonet uppgives skola brukas här i riket, är gällande hos viss angiven försäkringsanstalt, må sådan uppgift godtagas som bevis.

§ 2.

Har försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, till generaltullstyrelsen avgivit förbindelse, varigenom försäkringsanstalten för den händelse i utlandet hemmahörande motorfordon, varå ansvarighetsförsäkring är gällande hos viss i förbindelsen angiven utländsk försäkringsanstalt, brukas i trafik här i riket, åtagit sig att gent emot den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet är berättigad till skadestånd, ansvara såsom hade förstnämnda försäkringsanstalt därå meddelat trafikförsäkring, då må fordonet tillfälligt brukas i trafik här i riket utan hinder därav, att trafikförsäkring å det samma icke tagits.

Fordonet må införas, där det visas, att ansvarighetsförsäkring å fordonet är av den utländska anstalten meddelad för den tid fordonet uppgives skola brukas här i riket. Såsom bevis därom må godtagas uppgift i sådan passersedel, som omförmäles i § 1.

§ 3.

Förbindelse som i § 2 omförmäles, må hos generaltullstyrelsen uppsägas att upphöra trettio dagar efter uppsägningen men skall i fråga om motorfordon, som införts i riket innan förbindelsen upphört, utan hänsyn till uppsägningen gälla intill dess fordonet åter utförts.

Om förbindelsens avgivande eller uppsägning skall generaltullstyrelsen införa meddelande i tullverkets författningssamling.

Förbindelsen skall vara avfattad enligt bifogade formulär.

§ 4.

Då i utlandet hemmahörande motorfordon åter utföres ur riket, skall för tullmyndigheten i utførselorten visas, att trafikförsäkring eller ansvarighetsförsäkring hos sådan utländsk försäkringsanstalt, som i § 2 avses, varit å fordonet gällande för den tid fordonet brukats här i riket. Kan bevis härom ej företes, må utførsel ej tillåtas, med mindre det visas, att till anstalt, som är berättigad att meddela trafikförsäkring, erlagts ett belopp motsvarande den premie, anstalten skulle hava betingat sig för trafikförsäkring för den tid försäkring ej varit gällande.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1929.

Formulär.

Härmed förbinda vi oss (därest förbindelsen utfärdas av flera anstalter tillägges: en för alla och alla för en, eller: en för båda och båda för en) att, för den händelse i utlandet hemmahörande motorfordon, varå ansvarighetsförsäkring är gällande hos försäkringsanstalten (namn) i (land), brukas i trafik här i riket, gent emot den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet är berättigad till skadestånd, ansvara såsom hade vi därå meddelat trafikförsäkring.

Denna förbindelse må hos generaltullstyrelsen uppsägas att upphöra trettio dagar efter uppsägningen men skall i fråga om motorfordon, som införts i riket innan förbindelsen upphört, gälla intill dess fordonet åter utföres.

..... (ort) den (datum)

..... (underskrift).

Förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

*Utländsk
lagstiftning.*

I ett flertal länder har ansetts nödigt att genom särskild lagstiftning bereda allmänheten ökat ekonomiskt skydd mot de av den ständigt stegrade automobil- och motorcykeltrafiken föranledda skadefallen. I sådant hänseende har ägarens ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordonet väsentligt utvidgats utöver den eljest på grund av allmänna skadeståndsregler föreliggande ansvarigheten. Men saknar bilägaren tillgångar, har den som åsamkats skada föga glädje av sin rätt till skadestånd. Lagstiftningsåtgärder i ändamål att bereda även den skadeståndsberättigade säkerhet för skadeståndets utfående hava hittills, såvitt de sakkunniga hava sig bekant, vidtagits endast i Danmark, Finland och Norge.

Danmark.

I Danmark infördes obligatorisk ansvarighetsförsäkring å motorfordon år 1918. Från och med innevarande år har en ny lag om motorfordon av den 1 juli 1927 trätt i kraft, vari bestämmelserna om ansvarighet för skada och om ansvarsförsäkring återfinnas i 38 och 39 §§. Varje motorfordonsägare är skyldig att å sitt fordon hålla ansvarighetsförsäkring, som intill försäkringsbeloppet skall täcka varje krav, som enligt lagens bestämmelser om ansvarighet och skadestånd kan göras gällande mot den som äger, brukar eller för fordonet. Försäkringen gäller även då någon utan lov brukar annans fordon, änskönt ägaren då är fri från ansvarighet. Försäkringsbeloppet skall utgöra 15,000 kr. för motorcyklar och 30,000 kr. för automobiler. Beträffande motorfordon, som användes i yrkesmässig trafik, skall försäkringsbeloppet dock uppgå till minst 5,000 kr. för varje passagerare, beräknat efter fordonets högsta tillåtna passagerareantal. Fritagna från försäkringskyldigheten äro medlem av konungahuset eller främmande regerande furstehus, främmande statsöverhuvud, staten, kommun samt medlem av främmande beskickningar och utsända konsulatsämbetsmän. Försäkringen skall tagas i försäkringsbolag, som erhållit tillstånd att meddela dylik försäkring. Försäkringsgivaren har tilldelats rätt att genom utmätning få förfallna premier uttagna och har för desamma förmånsrätt i försäkringstagarens konkurs. I av Justitsministeriet den 22 december 1927 utfärdade kungörelser har lämnats närmare föreskrifter angående den föreskrivna försäkringen och angående försäkring av utländska motorfordon. Av dessa föreskrifter framgår, att avtal må träffas därom, att försäkringstagaren helt eller delvis skall stå självrisk. Har försäkringstagaren uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet själv vållat skadan, skall försäkringsgivaren alltid hava regressrätt mot honom. Denna regress-

rätt är försäkringsgivaren skyldig att begagna. Finnes Justitsministeriet, att försäkringsgivaren underlåtit att vederbörligen utöva regressrätten, skall det lämnade tillståndet att meddela den lagstadgade försäkringen återkallas. Därest försäkringstagaren icke fullgör sina förpliktelser gentemot försäkringsgivaren, får detta icke inverka på tredje mans rätt. Oaktat försäkringen upphört, är försäkringsgivaren ansvarig intill dess fjorton dagar förflutit från det försäkringsgivaren till registreringsmyndigheten gjort anmälan om förhållandet. Däremot är tredje mans rätt till skadestånd icke skyddad i sådana fall, som omförmälas i föreliggande förslags 16 §.

I den finska lagen angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon av den 28 april 1925 regleras ansvarigheten för inträffad skada i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller i Sverige. Den finska lagen intager emellertid i en punkt en särställning. Svensk, dansk eller norsk lag lämnar icke några föreskrifter, varigenom en övre gräns sättes för skadeståndsbeloppets storlek. Vid utdömande av ersättning för skada, som någon uppsåtligt eller genom vårdslöshet vållat, är domstolen ej heller i Finland skyldig att hålla sig under visst belopp, men när fråga är om skadestånd, som utdömes med stöd av ansvarighetslagens skärpta skadestandsregler, få vissa maximibelopp ej överskridas. Den högsta årliga livränta, som kan utdömas, är sålunda 4,000 mark för varje person, som skadats eller ljutit döden, dock på grund av samma olyckstillfälle högst 12,000 mark. För egendom, som vid ett och samma olyckstillfälle skadats, utgår i skadestånd högst 25,000 mark. Till säkerhet för gäldandet av de sålunda till sitt maximibelopp bestämda skadestånden är ägare av registrerat motorfordon skyldig att taga och vidmakthålla försäkring i någon av staten för sådant ändamål godkänd försäkringsanstalt. Försäkringsplikt föreligger alltså endast i fråga om registrerade motorfordon. Försäkringen skall utgöra säkerhet för de ersättningsbelopp ägaren eller föraren kan åläggas utgiva. Fel eller försummelser från försäkringstagarens sida få ej inverka på försäkringsanstaltens skyldighet gentemot den till skadestånd berättigade. Försäkringen skall vidare tagas på kalenderår och gälla även om fordonet byter ägare. I övrigt råder full avtalsfrihet beträffande försäkringsavtalets innehåll. Ansvarighetslagen lämnar därjämte möjlighet för den, som lidit skada, att få sig tillerkänd full ersättning för övergående skador och sjukvård, men försäkringen gäller ej till säkerhet för gäldandet av denna ersättning. Den finska lagens föreskrifter om undantag från försäkringsplikten överensstämmer med föreliggande förslags. Statsrådet har därjämte erhållit bemyndigande att, med fäst avseende å den försäkringsskyldiges vederhäftighet, bevilja befrielse från försäkringsplikten för högst två år i sänder.

Finland.

I Norge finnes icke obligatorisk försäkring å motorfordon. Enligt nu gällande lov om motorvogner av den 20 febr. 1926 får ett motorfordon emellertid icke tagas i bruk förrän hos registreringsmyndigheten (politiet) deponerats en garanti för det skadeståndsansvar bruket av fordonet kan medföra. Garantien, som skall vara godkänd av registreringsmyndigheten, kan utgöras av värdepapper m. m. men även av en garantiförbindelse från ett försäkrings-

Norge.

bolag, som erhållit tillstånd att utfärda dylika förbindelser. Föreskrifter om ställande av garanti infördes redan i den första norska motorfordonslagen av den 21 juni 1912, men garantien behövde då endast omfatta 1,000 kr. Numera skall den ställas på minst 10,000 kr. för varje skadad person och 5,000 kr. för annan skada, men behöver dock icke omfatta mera än inalles 20,000 kr. för varje olycka. Denna lagstadgade höjning av garantibeloppen lär hava medfört, att garantien numera endast undantagsvis ställes i annan form än såsom garantiförklaring från ett försäkringsbolag. Garantien skall gälla tills vidare men kan uppsägas att upphöra två månader efter uppsägningen. Fordonet får därefter ej brukas förr än ny garanti ställts. Den, som skadas, kan vända sig direkt till försäkringsbolaget med sitt krav även om den person, som är ansvarig för skadan, har möjlighet att själv betala skadeståndet. Den föreskrivna garantien skall ställas av ägaren. Har ett motorfordon sålts genom avbetalningsköp, skall emellertid köparen betraktas såsom ägare, icke säljaren. Brukas ett motorfordon utan lov, bliver liksom i Sverige brukaren ansvarig i ägarens ställe, men garantien gäller även i detta fall. Från skyldighet att ställa garanti äro staten, kommuner och främmande makts legationschef undantagna.

Den norska lagen har däremot icke reglerat förhållandet mellan bilägaren och det försäkringsbolag, som för honom avgivit den föreskrivna garantiförklaringen. Dem emellan råder full avtalsfrihet. I allmänhet lærer så tillgå, att bilägaren i samband med att avtal träffas därom, att bolaget skall för honom utfärda den i lag föreskrivna garantiförklaringen, tecknar en vanlig ansvarighetsförsäkring.

Försäkringsformen.

När de sakkunniga efter denna översikt av den utländska lagstiftningen i ämnet övergå till frågan om vad som bör i vårt land åtgöras, må först framhållas, att behovet av lagstiftningens ingripande är allmänt erkänt. Genom lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (ansvarighetslagen), åläggdes ägaren av ett motorfordon (bilägaren) en vidsträckt ansvarighet gent emot den, som lider skada i följd av trafik med fordonet (den skadade). Antalet i Sverige registrerade motorfordon utgjorde vid 1926 års slut 121,160, därav automobiler 94,848 och motorcyklar 26,312. Den 30 juni 1927 hade antalet stigit till 133,038, därav automobiler 103,144 och motorcyklar 29,894. Motortrafikens oerhörda uppsving har medfört, att det numera ingalunda är ovanligt, att automobiler och motorcyklar förvärvas av personer med svag ekonomi. Har fordonets ägare icke några tillgångar, kan den, som skadats vid en trafikolycka, icke utfå det skadestånd, vartill han är berättigad. Den av riksdagen ifrågasatta försäkringens uppgift skall påtagligen i första hand vara att åt den, som på grund av en biltrafikolycka är berättigad till skadestånd, bereda trygghet för skadeståndets utfående; men flera av de motioner, som föranlett riksdagens skrivelse, åsyftade skydd även åt bilägaren mot den ansvarighet, som en bilolycka ådrager honom.

Vid val av försäkringsform hava de sakkunniga tvekat mellan två olika typer: *ansvarighetsförsäkring* enligt lagen om försäkringsavtal men med bety-

dande modifikationer till förmån för den, som lidit skada, och ett slags *garantiförsäkring*, som skulle skydda endast den till skadestånd berättigade.

I det preliminära utkastet hade valts den senare typen. Mot en modifierad ansvarighetsförsäkring erinrades i den utkastet åtföljande promemorian, att lagstiftningen genom att välja denna väg ginge längre än det ursprungliga syftemålet krävde. »Uppgiften är ju», sades det, »att säkerställa den skadade. Anordnas försäkringen så, att den icke blott fyller denna uppgift, utan därjämte befriar bilägaren från skadeståndsplikt, har man givit sig in på ett område, där något behov av tvångsreglering icke gjort sig gällande. Därmed ålägger man också bilägaren en kostsammare försäkring än ändamålet kräver. Om det ur samhällets synpunkt är nödvändigt att uppställa kravet på försäkring till förmån för den skadade, följer ej därav, att lagen bör tvinga bilägaren att genom försäkring skydda även sig själv. Om han — kanske ägare av hundratals automobiler — vill själv stå risken av att ådraga sig skadeståndsskyldighet, bör det vara honom tillåtet. Med hänsyn härtill synes försäkringen böra anordnas såsom ett slags *garantiförsäkring* till förmån för den, som kan komma att skadas i följd av trafik med motorfordonet. Försäkringsgivaren skall ikläda sig ansvarighet för rätta fullgörandet av bilägarens betalningsskyldighet, men äga rätt att av bilägaren återkräva vad försäkringsgivaren i anledning av försäkringen nödgats utgiva till den, som lidit skada.» Försäkringsgivarens ansvarighet borde icke vara blott subsidiär: den, som lidit skada, borde kunna hålla sig direkt till försäkringsgivaren, som sedermera finge söka sitt åter av bilägaren. Denne komme visserligen måhända att hysa motvilja mot en försäkring, som kostade honom penningar, men icke gäve honom något försäkringsskydd. Men att lagen krävde skydd endast för dens intresse, som lidit skada, hindrade icke bilägaren att genom frivilligt avtal med försäkringsgivaren skydda sig mot sin egen risk, ett förfaringssätt som kunde förväntas bliva regel. »Genom att», hette det vidare i promemorian, »kombinera tvångsförsäkringen med en vanlig ansvarighetsförsäkring skyddar bilägaren även sig själv. En sådan kombination kan nog stundom finnas erforderlig, även om tvångsförsäkringen ordnas efter ansvarighetstypen, nämligen om bilägaren ej för egen del nöjer sig med försäkringsskydd intill det försäkringsbelopp lagen fordrar. Den merkostnad i premie, som en bilägare ådrager sig genom att kombinera tvångsförsäkringen enligt garantitypen med en vanlig ansvarighetsförsäkring på samma försäkringsbelopp, torde bliva relativt liten och endast uppgå till en bråkdel av premien för tvångsförsäkringen. Försäkringsgivaren måste nämligen vid premiesättningen för tvångsförsäkringen beakta, att hans rätt att söka sitt åter av bilägaren i ett mycket stort antal fall blir illusorisk. Att för varje försäkring bestämma premiens storlek efter försäkringstagarens solvens låter sig ej göra.»

I de flesta av de yttranden, som avgivits över utkastet, har emellertid påyrkats, att den ståndpunkt de sakkunniga intagit måtte frångås och den nya försäkringen anordnas såsom en ansvarighetsförsäkring med de modifikationer, som funnes erforderliga. De skäl, som härför anförts, äro huvudsakligen följande.

Ifrågavarande lagstiftnings syftemål vore att skydda allmänheten gentemot de vådor, som en alltmer omfattande automobilisering av vårt trafikväsen medförde, men det syntes vara »en föråldrad föreställning, att allmänheten uteslutande utgöres av de trafikanter, som icke använda motorfordon eller som mot taxa använda dylika fordon.» Även fordonens ägare och förare vore att hänföra till den allmänhet, som icke på egen hand kunde bära de risker detta moderna trafikväsen medförde. Motorfordonsägaren kunde vara ekonomiskt sämre ställd än den som lidit skada; »med ansvarighetslagens nuvarande formulering kan den förre ådraga sig en rent av ruinerande skadeståndsplikt.»

Det erinrades vidare, att det skulle vara för bilägaren oförståeligt, varför den försäkringsplikt samhället ålade honom skulle vara så begränsad, att försäkringstagaren själv icke finge njuta någon trygghet av anordningen. Försäkringen bleve högst impopulär; även efter ett intensivt bedrivet upplysningsarbete skulle mången bilägare missförstå försäkringens innebörd.

Antagandet, att försäkringen enligt utkastets anordning skulle bli billigare än om den ordnades såsom ansvarighetsförsäkring, komme ej att hålla streck. De ansvarsmedvetna motorfordonsägarna komme att genom frivillig ansvarighetsförsäkring täcka de risker regressrätten medförde. Med den föreslagna tvångsförsäkringen komme endast de bilägare att nöja sig, gentemot vilka regressrätten vore av föga eller intet värde. För dem bleve premien i det närmaste lika med premien för en obligatorisk ansvarighetsförsäkring.

Vidare skulle försäkringsanstalterna icke utan allvarlig skada för sig själva kunna utnyttja den regressrätt utkastet medgäve. Dess tillämpande skulle kanske medföra ekonomisk ruin för bilägaren och sålunda utlösa ovilja mot försäkringsanstalterna och försäkringsverksamheten i dess helhet.

Den i utkastet föreslagna försäkringens konstruktion, som byggde på regressrättens utövande, skulle lätt tvinga försäkringsanstalterna att vid skadeståndens fastställande anlita rättegångsförfarande. Därigenom skulle en snabb skadereglering försvåras och processernas antal ökas.

Rörande denna fråga hava de sammanslutningar av automobilägare och försäkringsgivare, som avgivit underdåniga yttranden, varit ense; och vid sådant förhållande hava dessa uttalanden ansetts förtjäna allvarligt beaktande. Visserligen äro de anförda skälen icke övertygande; särskilt må erinras, att man icke från bilägarens obestridliga behov av ansvarighetsförsäkring kan sluta till, att staten måste påtvinga honom en sådan. Men man kan å andra sidan icke se bort ifrån, att spörsmålet, huruvida även ansvarighetsförsäkringen skall göras obligatorisk, direkt berör så gott som endast automobilägare och automobilförsäkringsgivare; för den allmänhet, i vars intresse försäkringen anordnas, är det likgiltigt, vilken försäkringsform som väljes. Att då vidhålla en anordning, mot vilken dessa båda intressentgrupper — bilägarna i den mån de kunna anses representerade av Kungl. Automobilklubben jämte till denna anslutna motororganisationer, Motormännens Riksförbund, Svenska Motorklubben, Sveriges Trafikbilägares Riksförbund, Svenska Automobilförareförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet — på det bestämdaste uttalat sig, är icke tilltalande. Därtill kommer, att om än försäkringens utsträckande till att om-

fatta även ansvarighetsförsäkring ovedersägligen innebär, att lagstiftningen går längre än behovet kräver, likväl det övergrepp man sålunda kan anses begå mot bilägaren genom att ålägga honom en för försäkringens närmaste ändamål icke nödvändig merutgift, måhända kommer att visa sig föga kännbart. Såsom även i pronemorian till utkastet påpekades, kan det hända, att värdet av den rätt till regress mot bilägaren, som försäkringsgivaren skulle erhålla, om försäringen anordnades i överensstämmelse med utkastet, befines icke kunna skattas synnerligen högt och att följaktligen premien för en så anordnad försäkring kommer att endast obetydligt understiga kostnaden för en försäkring, som skyddar även bilägaren. Vad härom anförts i de utlåtanden, som påyrkat ansvarighetsförsäkringens medtagande i den obligatoriska försäringen, är utan tvivel av de anförda skälen det mest beaktansvärda. Det försvagar den väsentligaste betänkligheten mot en sådan vidgning av försäkringsskyddet och kan betraktas såsom ett stöd eller åtminstone en ursäkt för frångående av den principiellt riktiga ståndpunkten.

De sakkunniga hava därför ansett sig kunna tillmötesgå de närmast intresserades önskningsar och föreslå den nya försäkringens anordnande såsom en ansvarighetsförsäkring modifierad därhän, att, på samma gång den bereder bilägaren skydd mot den ansvarighet biltrafiken kan ådraga honom, den även eller snarare i främsta rummet giver den skadade en av försäkringstagarens görande och låtande så gott som oberoende, direkt rätt mot försäkringsgivaren. Denna ställning måste tillerkännas den skadade, hur än försäringen i övrigt ordnas; för honom är därför, såsom redan antytts, det val mellan olika system, som här dryftats, utan betydelse. Den bilägare, som önskar själv helt eller delvis övertaga ansvarighetsrisken, står det fritt att genom avtal med försäkringsgivaren ikläda sig självrisk. Om hans vederhäftighet är oomtvistlig, bör han därigenom kunna ernå en efter självriskens omfattning avpassad reduktion av premien.

När för den nya försäkringsformen föreslagits en särskild beteckning, *trafikförsäkring*, har detta skett till lättnad vid avfattningen av ej blott denna lags text med tillhörande motiv utan även åtskilliga författningar i vilka lagen måste återopas. Tvivel har uttalats om beteckningens lämplighet, men man har icke föreslagit någon bättre.

Den utredning riksdagen begärde skulle avse skyldighet för ägare av motorfordon att taga försäkring för *dem åliggande* ansvarighet för skada i följd av motortrafik. I överensstämmelse härmed hade i det preliminära utkastet (2 §) föreslagits, att trafikförsäkringen skulle medföra rätt för den skadade att av försäkringsgivaren utbekomma det skadestånd *motorfordonets ägare* vore pliktig att till honom utgiva. Ägarens ansvarighet har visserligen genom ansvarighetslagen blivit väsentligt utvidgad, men den täcker ingalunda alla de skador, som i följd av trafik med hans motorfordon kan komma att tillfogas annan till person eller egendom. För skada, som i följd av trafik med motorfordon tillfogas person eller egendom, som *icke* befordras med fordonet, är ägaren visserligen ansvarig även om han ej vållat skadan. Härifrån finnes emellertid

Försäkringsomfattning.

ett betydelsefullt undantag: ägaren är fri från ansvarighet, då av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Har den, som lidit skadan, genom eget vållande medverkat till densamma, skall skadeståndet jämkas. Rätt till skadestånd av ägaren föreligger sålunda i regel icke vid rena olyckshändelser (casus) och naturligtvis ej, då skadan helt och hållet vållats av den skadade eller tredje man. För skada, som tillfogats någon, som befordras med motorfordonet, är ägaren ersättningskyldig, då han själv vållat skadan, samt, när fråga är om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, även då skadan vållats av föraren. I dessa fall måste dock ägarens eller förarens vållande styrkas. Ägaren är vidare icke ansvarig för skada, som inträffar då någon utan lov brukar hans motorfordon. För skada, som tillfogas egendom, som befordras med fordonet, är ägaren ansvarig vid styrkt vållande å hans sida. I vad mån ansvarighet härutöver må åvila bilägaren för skada å dylik egendom får bedömas efter de för fraktavtal gällande grunder.

Det kunde alltså i några fall inträffa, att den i utkastet föreslagna försäkringsformen icke komme att bereda den skadade trygghet för utbekommande av skadestånd.

I flera av de avgivna utlåtandena hava emellertid betänkligheter uttalats mot en sådan begränsning av försäkringsskyddet. Så uttryckte länsstyrelsen i Norrbottens län den meningen, att en obligatorisk bilförsäkring icke kunde anses fullt effektiv, med mindre garantier skapades för att *alla* av motorfordon förorsakade skador bleve inom ramen för det lagstadgade försäkringsbeloppet den skadelidande gottgjorda. I samma riktning uttalade sig länsstyrelsen i Uppsala län och en besiktningsman i Hallands län ävensom Sveriges Trafikbilägares Riksförbund, i vars utlåtande påpekades det fall, att någon utan lov brukar annans motorfordon. Dessutom framhålla tre andra länsstyrelser önskvärldheten av att ersättning måtte på det sätt, som tillämpats i nu föreliggande förslags 16 §, kunna beredas den skadade, när det skadevållande fordonet icke kan identifieras.

Man kan påtagligen icke gå så långt, att försäkringen skulle bli verksam vid rena olyckshändelser, vilka icke kunna läggas någon till last. Den, som vill erhålla försäkringsskydd mot skada, åstadkommen medelst en automobil utan någon persons fel eller försummelse, måste mot de ekonomiska följderna av sådant olycksfall likasom mot all annan dylik fara, som hotar honom i livet, söka skydd i en olycksfallsförsäkring.

Däremot måste man erkänna önskvärldheten av en anordning, som bereder vägtrafikanter trygghet för utfående av dem tillkommande skadestånd ej endast då ansvarigheten åligger motorfordonets ägare, d. v. s. då han själv för eller låter annan bruka eller föra fordonet, utan även då någon utan lov brukar annans fordon ävensom då det icke kan utrönas genom vilket motorfordon skadan förorsakats.

Det antydda önskemålets realiserande kräver dels en vidgning av försäkringsgivarens ansvarighet, dels ock ökad tillämpning av den gemensamma ansvarighet, som försäkringsanstalterna erbjudit sig att övertaga och varför när-

mare skall redogöras vid 16 §. När de sakkunniga efter allvarligt övervägande beslutit sig för dessa betydande förändringar i det ursprungliga förslaget, har man icke förbisett det principiellt betänkliga däri, att bilägaren, vilken försäkringsplikten åläggas och som alltså i sista hand får vidkännas den ökning av försäkringskostnaden, som försäkringsskyddets utvidgning medför, eller går miste om den premiesänkning, som eljest kunnat ifrågakomma, sålunda får betala för honom alldeles ovidkommande fel. Men man måste härvid betänka, att den lagstiftning, som nu är under övervägande, i likhet med ansvarighetslagen har karaktären av en sociallagstiftning, som ingalunda alltid är i stånd att lägga bördan just på den skuldra, där den rätteligen borde ligga: bilägaren får betala för den, som olovligen brukar hans bil, därför att denne är oåtkomlig för försäkringspliktens utkrävande. Detta avsteg från vad som rent privaträttsligt sett vore riktigt är av väsentligt ringare valör och för bilägaren vida mindre skickesdigert än det avsteg från allmänna skadeståndsregler, som ligger i ansvarighetslagens omkastning av vanliga bevisregler.

Efter denna redogörelse för den form och den omfattning, som trafikförsäkringen enligt de sakkunnigas åsikt bör erhålla och som kommit till uttryck i förslagets 3 §, torde till besvarande böra upptagas frågan, åt vilken eller vilka försäkringsanstalter bör uppdragas att omhändertaga trafikförsäkringsrörelsen. *Försäkringsgivare.*

Riksdagen har ansett åtskilligt tala för att den under viss kontroll anförtros åt de privata försäkringsanstalterna eller åt särskilda för ändamålet bildade bolag av motorfordonsägare. Vid utredningen borde emellertid även tagas under övervägande, huruvida sådan försäkringsverksamhet lämpligen kunde bedrivas av riks-försäkringsanstalten. Såsom av förslagets 5 § framgår, har det ansetts böra stå *såväl* privata försäkringsanstalter *som* riks-försäkringsanstalten eller annan av staten inrättad försäkringsanstalt öppet att idka denna verksamhet.

Vad först angår försäkring hos enskilda försäkringsanstalter, vare sig redan existerande eller särskilt för ändamålet bildade, kan man, såsom i första lagutskottets utlåtande i frågan antydes, icke nöjas med den allmänna kontroll över försäkringsbolag, som utövas jämlikt lagen om försäkringsrörelse. Här måste speciell omsorg ägnas åt vinnande av trygghet för försäkringsgivarens förmåga att fullgöra sina förbindelser. I andra skadeförsäkringsförhållanden är vanligen den, som tager försäkringen, tillika den förnämste försäkringshavaren, den i vars intresse försäkringen tages och vars intresse i främsta rummet skall skyddas. Han har vidare frihet att själv avgöra, huruvida och hos vilken försäkringsgivare han skall söka skydd genom försäkring. Trafikförsäkringen däremot åläggas bilägaren i en annans intresse. Visserligen är den försäkring han nödgas taga i regel av den beskaffenhet, att han själv har intresse av försäkringsgivarens solvens. Men lagstiftarens ingripande är dock närmast förestavat av omsorg om den person, som utsättes för fara genom biltrafiken; och denne har ej något inflytande på val av försäkrings-

givare. Om en bilägars ekonomiska ställning är sådan, att det är honom likgiltigt, om den betalningsskyldighet, han kan ådraga sig, fullgöres av en försäkringsgivare eller förblir ouppfylld, kan han tänkas vända sig till den försäkringsgivare, som erbjuder de lindrigaste villkoren, utan hänsyn till om denne verkligen förmår utgiva ersättning för en större skada eller icke. Det har därför ansetts icke kunna tillstädjas vilket skadeförsäkringsbolag som helst att driva trafikförsäkringsrörelse. Tillstånd därtill bör sökas hos Konungen, som är i tillfälle att pröva bolagets vederhäftighet och föreskriva de särskilda villkor, som böra uppställas för vinnande och bibehållande av rätten att idka sådan rörelse.

Emellertid är det naturligtvis icke uteslutet, att statsmakterna kunna finna sig föranlåtna att genom riksförsäkringsanstalten eller en särskild för ändamålet inrättad statsanstalt ingripa reglerande i trafikförsäkringsrörelsen. Visserligen föreligger icke f. n. anledning till ett sådant ingripande. Den mycket omfattande automobilförsäkringsrörelse, som f. n. bedrivs av privata försäkringsanstalter på ett tillfredsställande sätt med anpassning efter den snabbt växande biltrafikens behov, bör utan svårighet kunna upptaga och motsvara det ökade försäkringsbehov, som lagen kommer att medföra. Om emellertid den privata försäkringsverksamheten mot förmodan skulle missbruka sin ställning genom överdrivna premiefordringar, otillfredsställande skaderegleringar eller på annat sätt, läter staten icke kunna förbli passiv.

För dess ingripande skulle man kunna välja mellan två vägar.

Den ena vore fastställande av vissa maximipremier. För ett sådant förfarande saknas likväl f. n. erforderliga utgångspunkter. Om man ville utgå från de enskilda bolagens hittillsvarande erfarenhet, stode där ej tillräcklig ledning att finna. Frånsett att denna erfarenhet är för kort, kan den del av bolagens automobilförsäkringspremier, som belöper på ansvarighetsrisken, icke med hjälp av tillgängliga uppgifter särskiljas från den övriga premiestocken, som skall täcka riskerna för »vagnskadeförsäkring», »brandförsäkring», »stöldförsäkring» m. m. Än mindre kan utan speciella, kostsamma och tidsödande undersökningar utredas, hur stor del av timade skador är att hänföra till de olika, i den frivilliga automobilförsäkringen ingående riskerna. Vidare låter sig ej beräknas den inverkan å rörelsens inkomster och utgifter, som kan bli en följd, å ena sidan, av affärens ökade omfattning och, å den andra, av försäkringsgivarens väsentligt ökade ansvarighet, som kommer att för honom medföra skyldighet att betala ersättning till den skadade i en mängd skadefall, då vanlig ansvarighetsförsäkring icke skulle hava ådragit honom någon utgift. Visserligen har ett stort antal av de bolag, som nu driva automobilförsäkring, bildat en tarifförening bland annat för bestämmande av premiesatserna, men här liksom i andra försäkringsgrenar arbetar ett stort antal bolag utanför tariffsammanlutningen. Det existerar därför icke en för alla gemensam tariff, som man skulle kunna upphöja till lag. Under sådana förhållanden måste ett statligt fastställande av premierna för den lagstadgade trafikförsäkringen, vilken så väsentligt avviker från ansvarighetsförsäkringen, sådan den hittills bedrivits, bli godtyckligt.

För närvarande är premiens storlek högst olika för olika fordon och därtill beroende på fordonens användningssätt. Högre premie beräknas, om fordonet skall användas på sätt, som medför större risk. Å andra sidan medgivas rabatter och premieavdrag på grund av ett flertal olika omständigheter. Står försäkringstagaren i högre eller lägre grad självrisk, erhålles viss nedsättning i premien, likaså då ett större antal fordon, tillhöriga samma person, samtidigt hållas försäkrade o. s. v. Slutligen kan påpekas, att en aktsam bilägare mot visst premietillägg kan bereda sig möjlighet att efter ett eller flera skadefria år erhålla större eller mindre nedsättning av premien. Den premiens rättvisa avpassning efter riskens beskaffenhet, som de privata anstalterna sålunda eftersträva, torde näppeligen för närvarande kunna uppnås vid en officiell premiereglering; man måste nöja sig med medeltalsciffror, orättvisa mot ett större eller mindre antal försäkringstagare.

Såsom i riksförsäkringsanstaltens utlåtande omförmäles, har man i Danmark, där den obligatoriska försäkringen för olycksfall i arbete omhändervades av enskilda bolag, funnit sig nödsakad att genom lagstiftning reglera storleken av de premier, som få betingas av sådan försäkring. Så har däremot icke — lika litet som i Finland och Norge — ägt rum i fråga om den obligatoriska automobilförsäkringen. I Sverige har någon premiereglering för den del av den obligatoriska olycksfallsförsäkringen, som övertages av enskilda bolag, icke företagits. Så mycket mindre synes anledning vara att här nu vidtaga sådan åtgärd för den föreslagna trafikförsäkringen. Sedan nödig erfarenhet vunnits om trafikförsäkringens omfattning samt om förhållandet mellan influerna på ena sidan samt utgivna kostnader och skador å den andra, kan, därest så skulle visa sig vara av behovet påkallat, en offentlig, för de privata försäkringsanstalterna bindande premiesättning företagas.

För närvarande synes tillräckligt, att staten för att eventuellt kunna ingripa mot osunda förhållanden inom trafikförsäkringsbranschen håller öppen *den andra* av de utvägar, som stå till buds, samma utväg, som anlåtats i fråga om den obligatoriska olycksfallsförsäkringen, nämligen att låta en av staten inrättad anstalt upptaga trafikförsäkringsrörelsen. Härtill lämnar också förslaget möjlighet.

Huruvida åter riksförsäkringsanstalten eller någon annan statsanstalt redan från början bör, såsom en motionär i första kammaren ifrågasatte, »i tävlan med de enskilda försäkringsanstalterna kunna uppta jämväl här ifrågavarande form av försäkring», bör väl bliva beroende av särskilt överbäggande. För sin del hava de sakkunniga icke funnit anledning att därom framställa något förslag, övertygade som de äro, att behovet av trafikförsäkring kan på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodoses genom de försäkringsanstalter, som f. n. tillhandagå allmänheten med ansvarighetsförsäkring.

I några av de yttranden, som avgivits över de sakkunnigas preliminära utkast, har ifrågasatts, huruvida icke den erforderliga försäkringen borde på ett eller annat sätt helt och hållet omhändertagas av staten. Rörande denna fråga må anföras följande.

Fullständig automobilförsäkring, sådan den f. n. står allmänheten till buds, omfattar ansvarighets-, vagnskade-, brand- och stöldförsäkring. Ett eller flera av dessa riskslag kunna emellertid uteslutas ur försäkringen. För att giva en föreställning om bolagens uppskattning av de olika riskernas inbördes betydelse må nämnas, att enligt svenska automobiltarifföreningens gällande tariffer premien för en fullständig försäkring å en personautomobil för privat bruk, värd 10,000 kr., utgör 357 kr. pr år för femårsförsäkring med årlig premiebetaling, medan premien för enbart ansvarighetsförsäkring utgör 85 kr. eller alltså endast en fjärdedel av totalpremien. Nu kan det väl ej för dem, som ifrågasatt trafikförsäkringens övertagande av staten, hava framstått såsom önskvärt, att statsförsäkringen borde avse även vagnskade-, brand- och stöldförsäkring. Mot en sådan tanke kunde man våga det påståendet, att knappast någon försäkringsgren — utom möjligen sjöförsäkring — vore mindre ägnad för statsdrift än just den del av automobilförsäkringen, som vagnskadeförsäkringen utgör. Vid skötseln av denna affär måste försäkringsgivaren vara obunden av strama regler. Exempelvis kan omförmälas, att försäkringsgivaren, för att nedbringa sina utgifter, i regel själv ombesörjer skadans avhjälpande i stället för att lämna kontant ersättning. För en statsanstalt skulle det möta svårighet att åstadkomma den snabbhet i skaderegleringen, som allmänheten fordrar och har rätt att fordra.

De utlåtanden, som här åsyftas — avgivna av länsstyrelserna i Uppsala och Hallands län — innehålla ej heller någon antydning om, att man skulle åsyfta statens övertagande av annan risk än ansvarighetsrisken, och man torde därför kunna utgå ifrån att all övrig försäkring å motorfordon enligt deras mening skulle hädanefter som hittills omhänderhavas av de privata försäkringsanstalterna.

Såväl i länsstyrelsens i Hallands län utlåtande, som i det yttrande av landsfogden i Uppsala län, som länsstyrelsen därstädes åberopat, har även den tanken framkastats, att försäkringsansvaret likasom skaderegleringarna skulle kunna övertagas av en på statens initiativ bildad sammanslutning av privata försäkringsanstalter, men debitering och indrivning av premierna ombesörjas av länsstyrelserna i samband med uttagande av automobilskatten. Även de motorfordonssakkunniga hava ansett, att vissa fördelar stått att vinna, därest till grund för försäkringen kunnat läggas automobilregistret samt försäkringspremierna uppbäras i samband med automobilskatten. Frånsett den förut påpekade svårigheten att fastslå bestämda premiesatser, må här framhållas den stora rörligheten i hithörande förhållanden. Debiteringen skulle förmodligen ske med hänsyn till förhållandena vid en viss tidpunkt t. ex. årsskiftet och premien beräknas och betalas för det kommande kalenderåret. Men under året komme ett antal motorfordon att avföras ur registret, en stor del komme att byta ägare eller finna användning i sådan trafik, att högre eller lägre premie borde beräknas. Det är synnerligen vanligt, att ägaren byter ut sin gamla automobil mot en ny, därvid han för närvarande är van att få överflytta sin försäkring å den nya. Denna för båda parterna så synnerligen lämpliga praxis läte sig säkerligen ej — åtminstone ej utan synnerlig omgång

— bibehålla vid ett försäkringssystem, som förutsätter premiens debitering efter förhållandena vid en bestämd tidpunkt.

Härmed är även bemött de motorfordonssakkunnigas i detta sammanhang uttalade åsikt, att försäkringen bör knytas till fordonet. Däremot är det sannolikt, att, om försäkringsanordningarna få träffas såsom för intressenterna är lämpligt, försäkringarna komma att, såsom de motorfordonssakkunniga anse önskvärt, automatiskt förnyas år efter år, men visserligen icke för kalenderår utan för försäkringsår. Emellertid bör ihågkommas, att denna rent försäkringstekniska fråga är utan betydelse för den, vars intresse i främsta rummet påkallat lagstiftningens ingripande, nämligen den skadade; hans rätt är utan all hänsyn till försäkringsgivarens och försäkringstagarens avtal rörande försäkringstiden fullt ut skyddad genom bestämmelserna i 12 och 16 §§.

Redan mistningen av den bekvämlighet, som det ovan skildrade förfaringsättet vid försäkringens överflyttande från ett motorfordon till ett annat medför, skulle innebära en kännbar olägenhet för bilägaren. Än betänkligare är dock den uppdelning av automobilförsäkringen, som skulle bli följd, om staten övertog den däri ingående ansvarighetsförsäkringen. Bilägaren har hittills varit van att få sitt mer eller mindre omfattande behov av försäkring å sitt fordon ordnat hos en och samma försäkringsgivare; hädanefter skulle han hava att göra med två. Även om det möjligen, såsom landsfogden i Uppsala län förutsatt, kan ordnas så, att »någon åtgärd från bilägarnes sida för försäkrings tagande och registrering icke skulle erfordras», bleve det dock oundvikligt, att bilägaren vid inträffande skadefall nödgades träda i förbindelse med än den ena, än den andra försäkringsanstalten och oftast måhända med båda. Vid bilolyckor, där tredje man skadas, uppstår ju ej sällan även skada å eget fordon.

Hur enkelt man än söker ordna statsförsäkringen, är det dock klart, att den kommer att draga betydande kostnader. Den gamla automobilförsäkringens klyvning komme självfallet att avsevärt öka sammanlagda kostnadssumman och det förefaller antagligt, att såväl skadeståndsbeloppen som omkostnaderna komme att stiga — med oundviklig inverkan på premierna.

Landsfogden i Uppsala län har även framkastat det alternativet, »att staten med ett konsortium av större försäkringsbolag inginge avtal om en kollektivförsäkring för hela riket beträffande varje motorfordon». Bolagen skulle erhålla ett årligt belopp i ett för allt att t. ex. årligen utbetalas i förskott. Debitering, uppbörd och »leverering av avgifterna» skulle ombesörjas av länsstyrelserna. Skadeståndens reglering finge bolagen ombesörja. Det synes emellertid uteslutet, att statsmakterna skulle vilja besluta sig för en sådan anordning, som åtminstone för närvarande skulle hava karaktären av ett steg ut i det okända.

I underdånig skrivelse den 11 juni 1926 hava Kungl. Automobilklubben och Motormännens Riksförbund under instämmande av tjugunio med Kungl. Automobilklubben samarbetande automobilklubbar gjort följande uttalande:

»Vi hålla emellertid för troligt, att såväl den skadeståndskrävandes som försäkringstagarens intressen bäst tillgodoses, om ifrågavarande försäkring får tecknas i privata försäkringsföretag.

Erfarenheten från denna försäkringsgren, som under åtskilliga år bedrivits i vårt land av privata bolag, visar nämligen, att det är av största betydelse icke endast för bilägaren, utan även och framför allt för den skadeståndskrävande, att en hastig skadeuppgörelse kommer till stånd. Det är med hänsyn till behovet av snabb uppgörelse som man hittills i ojämförligt största antalet skadefall så att säga tagit rättsskipningen i egen hand och genom privat överenskommelse ernått tillfredsställande resultat. De befogenheter, över vilka ledningen för ett privat försäkringsbolag måste med hänsyn till affärsintressena förfoga, och som möjliggjort en viss smidighet vid handläggningen av hithörande skadefall, torde aldrig kunna lämnas en statens myndighet, som tillsatts att utbetala skadestånd jämlikt fastställd lag. Ej heller lär en statstjänsteman våga taga på eget ansvar mer eller mindre utpräglade liberalitetsersättningar, även om sådana under för handen varande förhållanden kunna befinnas motiverade, då uttryckligt stöd därför saknas i den rörelsen reglerande ansvarighetslagen.

Slutligen må framhållas, att då, såsom ovan nämnts, ansvarighetsförsäkring redan länge bedrivits av de enskilda bolagen, allmänheten vant sig vid att i ett enda sammanhang ordna alla sina med automobilismen sammanhängande försäkringar såsom ansvarighets-, brand-, vagnskade-, stödförsäkring m. m. En genom lagstiftning framtvungad ändring i detta förhållande skulle givetvis innebära en kännbar olägenhet för försäkringstagaren.

Ehuru en premieregulator i viss mån torde finnas såväl i den skarpa konkurrensen de enskilda försäkringsanstalterna emellan som ock i motormännens starka sammanslutningar, i vilka senares speciella intresse det ligger att försäkringskostnaderna hållas nere, bör dock staten, därest meddelandet av obligatorisk ansvarighetsförsäkring ensamt överlämnas åt enskilda bolag, på ena eller andra sättet utöva kontroll över premiesättningen.

För att ifrågavarande angelägenhet, som framsprungit ur omtanken om allmänheten, skall kunna lösas på ett fullt tillfredsställande sätt, är det enligt vår bestämda uppfattning av hänsyn såväl till de skadelidandes som ock till motormännens rättmätiga intressen av största vikt, att de försäkringskyldiga ej genom lagstiftning hindras att teckna sina försäkringar uti privata försäkringsanstalter.»

Här gäller att i allmänhetens intresse med motororganisationernas lojala gillande pålägga bilägarna en avsevärd börda. Denna får då icke mot samma organisationers bestämt uttalade önskan anbringas så, att den enligt deras uppfattning blir mera olämplig och tryckande än nödigt är. Skäl härtill föreligger icke f. n.; man bör därför se tiden an, till dess erfarenheten tilläventyrs vederlägger bilägarnas åsikter.

de motorfordonssakkunniga, Kungl. Automobilklubben och Motormännens Riksförbund, har berörts kostnaden för trafikförsäkringen samt framhållits nödvändigheten av dess begränsning, på det att försäkringsplikten ej må bliva allt för betungande och verka hämmande å den för landet betydelsefulla automobiltrafiken. Så vitt man därvid avsett, att premierna eller grunderna för deras beräkning borde fastställas i lag eller av Konungen, tillåta sig de sakkunniga att åberopa vad ovan anförts rörande de svårigheter, vilka åtminstone för närvarande skulle ställa sig hindrande i vägen. Den kontroll över premiesättningen, som de motorfordonssakkunniga och motororganisationerna påfordrat, torde tillsvidare kunna och bära inskränkas till ett åläggande för försäkringsanstalterna att årligen till försäkringsinspektionen avlämna uppgift å premier, skadeersättningar och kostnader.

För närvarande drives automobil- och motorcykelförsäkring här i riket av 21 inhemska och 7 utländska försäkringsbolag. Enligt uppgifter, som av försäkringsinspektionen tillhandahållits de sakkunniga, utgjorde i fråga om de inhemska bolagen antalet av de vid 1926 års slut gällande, direkt avslutade automobil- och motorcykelförsäkringar 45,282, åtskilliga dock avseende flera än ett fordon. På grund av dessa försäkringar ansvarade bolagen för tillhoppa 3,934,902,680 kronor, därav på grund av ansvarighetsförsäkring för 3,751,675,000 kronor.

Enligt svenska automobiltarifföreningens gällande tariffer utgör premien för enbar ansvarighetsförsäkring med samma försäkringsbelopp, som nu föreslagits, vid femårsförsäkring med årlig premiebetalning i regel:

för personautomobiler för privat bruk	85 kr.
» tunga lastautomobiler	60 »
» lätta lastautomobiler, s. k. paketautomobiler	85 »
» droskautomobiler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping	150 »
» hyrverksautomobiler samt droskautomobiler i andra städer än de ovan angivna	110 »
» omnibussar	280 »
» traktorer	25—60 »
» motorcyklar med sidvagn	55 »
» » utan sidvagn	45 »

Att här närmare redogöra för de ovan antydda rabatter och premieavdrag, som under särskilda omständigheter beviljas, skulle bliva för vidlyftigt.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har ansett det önskvärt, att de sakkunnigas utredning innehölle uppgifter om den kostnad, som genomförandet av de föreslagna författningsbestämmelserna skulle komma att åsamka ägare av motorfordon. I samma syfte hava uttalanden gjorts av länsstyrelserna i Jönköpings och Blekinge län. Jämväl i fråga härom tillåta sig de sakkunniga åberopa de skäl, som ovan anförts rörande de svårigheter, som möta vid beräkning av premierna för den obligatoriska försäkringen. Någon siffermässig utredning rörande försäkringskostnaden låter sig icke verkställa. För att emellertid erhålla någon föreställning om den föreslagna lagens sannolika inverkan på

försäkringskostnaden, hava de sakkunniga hos Svenska Automobiltarifföreningen anhållit om ett uttalande, huruvida nu gällande premier för den i automobilförsäkringen ingående ansvarighetsförsäkringen kunde antagas tillsvidare bliva gällande för trafikförsäkring i huvudsaklig överensstämmelse med lagförslaget, eller om en omedelbar premiehöjning eller premiesänkning vore att förvänta. Å denna förfrågan har ingått följande svar:

»På grund av hemställan från de för utarbetande av förslag till obligatorisk försäkring av motorfordon tillkallade sakkunniga om ett uttalande av Svenska Automobiltarifföreningen rörande de premier, som kunde tänkas komma att tillämpas för sådan försäkring enligt de sakkunnigas inom kort föreliggande förslag, har tarifföreningen haft ärendet under behandling och därvid beslutat göra följande uttalande:

Den ifrågasatta trafikförsäkringen skulle komma att innebära en betydande utvidgning av försäkringsgivarnas ansvarighet i förhållande till den nuvarande ansvarighetsförsäkringen och borde följaktligen i och för sig medföra en höjning av de premier, som för närvarande tillämpas för den senare försäkringen. I detta sammanhang bör även framhållas, att allmänhetens krav på ersättning för skador är i märkbart stigande och att tillkomsten av obligatorisk försäkring sannolikt kommer att ytterligare höja allmänhetens anspråk.

Å andra sidan skulle de motorfordonsägare, som icke hava ansvarighetsförsäkring å sina fordon, komma att genom den tvingande lagen åläggas försäkringsplikt, varigenom försäkringsgivarnas premieinkomst skulle komma att ökas. Dessutom skulle det sannolikt bliva möjligt att på grund av den obligatoriska försäkringsplikten minska omkostnaderna.

Ehuru frågan sålunda är mycket svår att bedöma, framför allt innan någon erfarenhet vunnits, anser tarifföreningen likväl, att premierna för den ifrågasatta trafikförsäkringen borde trots den utvidgade ansvarighet försäkringen enligt förslaget skulle komma att innefatta och med utgångspunkt från nu rådande förhållanden motsvara ungefär de premier, som för närvarande tillämpas för den nuvarande ansvarighetsförsäkringen.»

Att bestämmelse i avtal om trafikförsäkring icke är bindande, om den avviker från den föreslagna lagen, har ej ansetts behöva utsägas, likasom ej heller att, i den mån trafikförsäkringen ej regleras genom den föreslagna lagen, lagen om försäkringsavtal är därå tillämplig.

1 §.

Försäkringsplikten har ansetts böra som regel åvila bilägaren. I och med det att å ett motorfordon finnes en trafikförsäkring, som medför rätt för den skadade att av försäkringsgivaren utbekomma det skadestånd, vartill han enligt lag är berättigad, måste försäkringsplikten anses vara fullgjord, oavsett vem som tagit försäkringen. Försäkringsplikten innebär sålunda, att bilägaren står ansvaret för att å fordonet finnes vederbörlig trafikförsäkring.

För det fall att någon innehar motorfordon på grund av avbetalningsköp, har försäkringsplikten ålagts honom i stället för bilägaren. Inom automobil- och motorecykelbranschen hava avbetalningsköpen i hög grad tilltagit. Numera torde över hälften av alla försäljningar ske på avbetalning med bestämmelse, att äganderätten skall vara säljaren bibehållen tills köpeskillingen till fullo betalats. Köparen har emellertid dispositionsrätten över fordonet, och att han i själva verket anser sig såsom dess ägare framgår däraf, att fordonet regelmässigt registreras på köparen. I Stockholm äro sålunda flertalet av de automobiler, som gå i yrkesmässig trafik, registrerade icke i ägarens namn utan i avbetalningsköparens. I kontraktet angående avbetalningsköpet plägar intagas föreskrift om skyldighet för köparen att å fordonet hålla ansvarighetsförsäkring, så beskaffad att den skyddar även säljaren. Det är således nu en allmän regel, att avbetalningsköparen håller försäkringen. Från denna praxis hava de sakkunniga icke ansett sig böra avvika. Försäkringsplikten kommer sålunda att som regel åligga den, som i automobilregistret antecknas såsom fordonets ägare. Då försäkringstagaren enligt förslaget icke ens är skyldig att under alla omständigheter giva försäkringen en sådan omfattning, att den skyddar honom själv mot krav från den skadade eller från försäkringsgivaren, har det icke ansetts böra åläggas avbetalningsköparen att taga försäkring, som skyddar säljaren såsom fordonets ägare mot dylika krav. Det blir säljarens sak att liksom nu sker härom avtala med köparen. Utan sådant avtal är säljaren emellertid genom bestämmelserna i 15 § skyddad mot regresskrav från försäkringsgivaren i samma omfattning som köparen.

2 §.

Definitionen överensstämmer med motsvarande definition i förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon. Enligt förslaget skulle lagen komma att äga tillämpning i fråga om motorfordon (automobiler, däri inbegripet omnibussar, och motorecyklar) med undantag för velociped med hjälpmotor och motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. De undantagna fordonen äro enligt motorfordonsförordningens 35 § (nr 262/1927) och 56 §, icke registreringspliktiga. I flera av de avgivna yttrandena har ifrågasatts, huruvida icke velocipeder med hjälpmotorer borde vara underkastade försäkringsplikt. Då de icke för närvarande äro registreringsskyldiga, saknas emellertid möjlighet till kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande.

Traktortåg äro avsedda för person- eller godsbefordran och torde böra likställas med motorfordon. Däremot har försäkringsplikt icke föreskrivits beträffande motorredskap (traktorer, lantbruks- och väglagningsmaskiner och dylika för person- eller godsbefordran icke inrättade fordon.) Dessa redskap få enligt motorfordonsförordningen icke annorstädes än å arbetsplatsen framföras med större hastighet än 10 km. i timmen och de äro icke underkastade registreringstvång.

Att, såsom i ett av de inkomna yttrandena föreslagits, stadga, att försäkringsplikten skall omfatta *registreringspliktiga* motorfordon, låter sig ej göra.

Försäkringsplikten bör omfatta ett motorfordon, så snart det brukas i trafik, således redan innan registreringsplikt inträtt, och även alla i utlandet registrerade fordon, som för tillfälligt bruk i riket införas.

3 §.

Vid bestämmande av försäkringens omfattning hava de sakkunniga utgått från den principen, att försäkringen bör täcka skada, för vilken försäkringstagaren, evad han äger fordonet eller innehar detsamma på grund av avbetalningsköp, är ansvarig. I två hänseenden har emellertid åt försäkringen givits vidsträcktare omfattning. Sålunda har försäkringen av skäl, som ovan i den allmänna motiveringen angivits, ansetts böra gälla jämväl vid skada föranledd av ett olovligen brukat fordon. Vidare har försäkringen även ansetts böra gälla till förmån för försäkringstagaren själv, då denne icke begagnar fordonet, men skada i följd av trafik med fordonet drabbar honom eller hans egendom, dock icke fordonet eller egendom, som med fordonet befordras.

Att paragrafens första stycke erhållit en formulering, som jämnställer brukarens och förarens ansvarighet med ägarens, innebär icke någon avvikelse från de sakkunnigas sålunda intagna ståndpunkt. Så snart brukaren eller föraren är ansvarig för skada å person eller egendom, som icke befordras med fordonet, är nämligen även bilägaren ansvarig förutom just i de två ovan angivna fallen att fordonet brukas utan lov eller bilägaren själv drabbas av skadan. Vad nu sagts om bilägaren gäller även avbetalningsköparen. Skada å fordonet eller å egendom, som befordras med fordonet, omfattas enligt paragrafens andra stycke icke under några omständigheter av försäkringen och skada å person, som befordras med fordonet, endast då försäkringstagaren är för skadan ansvarig, d. v. s. dels då han själv vållat skadan dels ock då fråga är om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, och föraren vållat skadan under det fordonet användes för sådant ändamål (ansvarighetslagen § 4). Med hänsyn till vad sålunda anförts har paragrafens första stycke kunnat formuleras på sätt som skett.

Beträffande de i paragrafens andra stycke stadgade undantagen torde först och främst vara självfallet att skada å fordonet icke skall ersättas av trafikförsäkringsgivaren. Att låta försäkringen omfatta skada å egendom, som befordras med fordonet, har över huvud icke ansetts tillrådligt. Dylika skador omfattas icke av den nu brukliga försäkringen, och det synes helt naturligt, att den, som lämnar egendom att med fordonet transporteras, tillser att skydd beredes honom genom särskild transportförsäkring. Att göra undantag för passagerares påhävda kläder eller annan personlig lösegendom har icke ansetts lämpligt. Ej heller har det ansetts tillrådligt att i strid mot vad som vid den nuvarande ansvarighetsförsäkringen är brukligt, utvidga försäkringen att omfatta sådan skada å passagerare, som försäkringstagaren ej är ansvarig för.

Det preliminära utkastet förutsatte, att den obligatoriska försäkringen till förmån för den skadade skulle komma att i stor utsträckning kompletteras med frivillig försäkring till skydd för försäkringstagaren själv. Ehuru förslagets

trafikförsäkring är konstruerad så, att den innefattar även ansvarighetsförsäkring till förmån för försäkringstagaren, bör denne likväl, såsom riks-försäkringsanstalten erinrat, icke under alla omständigheter vara skyldig att bekosta sig detta skydd. Paragrafens sista stycke innebär, bland annat, att försäkringstagaren med försäkringsgivarens begivande kan få övertaga större eller mindre del av risken — naturligtvis endast i förhållande till försäkringsgivaren, som alltid måste bära det fulla ansvaret gentemot den skadade. Att såsom riks-försäkringsanstalten ifrågasatt meddela särskilda föreskrifter till tryggande av försäkringstagarens rätt att stå självrisk har icke ansetts erforderligt. Det föreligger icke någon anledning att betvivla, att försäkringsbolagen villigt medgiva sådan rätt åt försäkringstagare, som veterligen är fullt vederhäftig eller ställer erforderlig säkerhet. Att döma av uttalanden av Sveriges Trafikbilägares Riksförbund, skulle för övrigt frågan vara av ringa betydelse. I dess utlåtande upplyses nämligen, att den bilägarna nu öppen stående möjligheten att genom övertagande av självrisk vinna reducering av premien endast mycket sällan begagnas. Det kan vidare vara för försäkringsgivaren behövt att, i likhet med vad som brukas vid den nuvarande ansvarighetsförsäkringen, kunna — naturligtvis inom de gränser försäkringsavtalslagen uppdrager — förbehålla sig frihet från ansvarighet gentemot försäkringstagaren t. ex. vid vissa fall av vårdslöshet, som ej kan betecknas såsom grov. En erinran om att i fråga om förhållandet mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren sådan avtalsfrihet råder har införts i paragrafens sista stycke.

Med erinran, att enligt gällande praxis vid den nuvarande frivilliga ansvarighetsförsäkringen från försäkringen uteslutes ersättningskrav från vissa nära anhöriga, hava försäkringsanstalterna hemställt, att denna praxis måtte så till vida bibehållas även vid en obligatorisk försäkring, att från försäkringsplikten uteslötes ansvarighet mot person, som för sin försörjning vore beroende av motorfordonsägaren. Denna hemställan hava de sakkunniga emellertid funnit sig icke kunna tillmötesgå. Det kan visserligen tänkas, att en försäkringstagare, som tilläventyrs kunde bevisa sig vara utan skuld till olyckan, påtog sig ansvaret i syfte att därigenom bereda en anhörig ersättning av försäkringsgivaren. Men det möter svårighet, att på ett rättvist sätt skilja de fall, då det personliga förhållandet mellan den skadade och försäkringstagaren bör utesluta ersättning på grund av försäkringen, från dem då ersättning bör utgå. Så kan med den av försäkringsanstalterna föreslagna regeln inträffa, att av två vid samma tillfälle skadade bröder den ene, som har egna tillgångar, erhåller ersättning men den andre, som är för sin försörjning helt beroende av den till äventyrs medellöse försäkringstagaren, blir utan.

Enligt 12 § i lagen om försäkring för olycksfall i arbete är i lagen omfördäld försäkringsinrättning som regel berättigad att för vad inrättningen enligt lagen utgivit i anledning av inträffat olycksfall inträda i den skadades rätt mot den, som vållat skadan eller oberoende av vållande enligt lag är skyldig utgiva skadestånd — dock ej arbetsgivaren. Riks-försäkringsanstalten har hemställt, att den, som meddelat trafikförsäkring, genom lagbestämmelse skulle åläggas

betalningsansvar för den regressfordran, som må tillkomma försäkringsinrättning enligt olycksfallsförsäkringslagen. Det har syntts de sakkunniga som om något särskilt lagstadgande härom ej vore erforderligt. Då anstalt, som utgivit ersättning enligt olycksfallsförsäkringslagen, inträder i den skadades rätt mot den för skadan ansvarige, t. ex. bilägaren, men denna rätt är skyddad genom trafikförsäkringen, torde trafikförsäkringen få anses gälla även till förmån för anstalten i fråga. Har den skadade så svårt skadats, att det skadestånd, vartill han är berättigad, överstiger summan av de ersättningar, som skola utgå på grund av trafikförsäkringen och enligt olycksfallsförsäkringslagen, torde förhållandet dock bliva ett annat. Det synes för övrigt icke vara annat än rätt och billigt, att den av bilägaren föranledda skadan täckes av den försäkring, som bekostas av bilägaren, och icke av en försäkring, som bekostas av för skadan helt främmande arbetsgivare.

Som framgår av förevarande förslags 16 § har skydd blivit berett den vid en trafikolycka skadade även för det fall, att det ej kan utrönas genom vilket motorfordon skadan förorsakats och den skadade alltså icke har någon försäkringsgivare att hålla sig till.

4 §.

I lagutskottets utlåtande förutsattes, att undantag från försäkringsplikten möjligen borde göras för vissa ägare av motorfordon. I utkastet föreslogs samma undantagsbestämmelse, som återfinnes i förevarande paragrafs första stycke. Länsstyrelsen i Gävleborgs län uttalade betänkligheter mot statens och kommunens befrielse från försäkringsplikt, och i samma riktning uttalade sig Sveriges Trafikbilägares Riksförbund. I ett av nämnda länsstyrelse insänt yttrande av besiktningsmannen för motorfordon Ernst Hedlund samt ordförandena i Gävle automobilklubb och Svenska motorklubbens Gävleborgsavdelning anfördes bland annat, att »ersättning från kommuner utan försäkringsplikt i många fall kunde tänkas möta vissa svårigheter».

De sakkunniga hava emellertid icke ansett försäkringsplikt böra ifrågasättas för denna kategori av bilägare, vilka måste förutsättas i allmänhet vara fullt vederhäftiga för den skadeståndsplikt, som kan för dem uppkomma; och det har syntts föga sannolikt att en kommun med så svag ekonomi, att den icke kan fullgöra sina förbindelser, skulle finna sig föranlåten att anskaffa automobil.

För övrigt lära ej blott många kommuner utan även staten redan nu i vissa fall frivilligt taga automobilförsäkring å sina motorfordon; och detta kommer säkerligen hädanefter att ske i än större utsträckning, helst om vad som föreslås i denna paragrafs andra stycke vinner bifall.

Om, såsom föreslagits, försäkringen utvidgas till att omfatta den skada, som sker, när någon utan lov för eller brukar fordonet, och likväl den frihet från försäkringsplikt, varom i denna paragraf är fråga, bibehålles utan någon kompensation, skulle följden bliva, att den, som skadas vid trafik med ett statens eller kommunens motorfordon, när detta föres av någon, som ej har lov därtill, icke finge sin rätt till ersättning säkerställd — ägaren är ju ej ansvarig

för skadan — medan försäkringsgivaren vore skyldig att svara för skada, som åstadkommits förmedelst en olovligen använd privat automobil. För att undanröja detta missförhållande, som i promemorian anfördes såsom skäl mot den nu vidtagna utvidgningen av försäkringen, hava de sakkunniga ansett sig kunna föreslå, att den motorfordonsägare, som begagnar den här medgivna friheten från försäkringsplikt, i stället skall vara skyldig att för skada, som medelst fordonet åstadkommes, men för vilken ägaren eljest icke vore ansvarig, vidkännas den ersättningsplikt, som skulle hava ålegat försäkringsgivaren, om trafikförsäkring förefunnits.

5 §.

Angående huvudinnehållet i denna paragraf är redan utförligt talat i den inledande motiveringen. Här må endast tilläggas, att bland de villkor, som komma att fästas vid beviljat tillstånd att meddela trafikförsäkring, icke torde kunna undvaras föreskrift om hållande av viss deposition, avsedd uteslutande att täcka ersättningar på grund av trafikförsäkringen. Vid bestämmande av depositionens storlek lärer hänsyn böra tagas till de minimi-försäkringsbelopp, som Konungen kommer att jämlikt 7 § 2 st. fastställa för försäkring å motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten.

De skäl, som föranlett paragrafens sista stycke, framgå närmare av motiveeringen till det särskilda förslaget till förordning med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet. Med stadgandet avses att åt de utlänningar, vilka såsom turister eller eljest med motorfordon företaga tillfällig resa här i landet, bereda möjlighet att på ett för dem enkelt och bekvämt sätt få frågan om fullgörande av sin försäkringsskyldighet ordnad.

6 §.

Om Konungen finner sig böra fråntaga en försäkringsanstalt meddelat tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse, måste detta förutsättas bero därpå, att anstalten anses hava fått sin ekonomiska ställning rubbad eller av annan anledning icke förtjäna fullt förtroende. Hänsyn till allmänheten kräver då, att de av anstalten meddelade försäkringar skyndsamt utbytas mot nya. Att så sker, är för övrigt av vikt även för försäkringstagaren; försäkringen frikallar ju honom från ansvarighet endast under förutsättning, att försäkringsgivaren förmår fullgöra sin betalningsskyldighet. Om skyldighet för försäkringstagaren att taga ny försäkring har intagits föreskrift i denna paragraf, varjämte bötesansvar för underlåtenhet stadgas i 19 §.

Under här förutsatta omständigheter vore väl försäkringstagaren i regeln jämlikt 26 § 2 mom. lagen om försäkringsavtal berättigad att uppsäga avtalet, där ej ofördröjligen efter anmaning säkerhet ställes för dess fullgörande. Till lättnad för försäkringstagarna har det ansetts lämpligt, att låta offentliggörandet av Konungens beslut hava samma verkan som en uppsägning. Någon hänsyn till eventuellt erbjudande av säkerhet har ansetts icke här kunna tagas. Om ej den anstalt, som hotas med förlust av koncessionen, varit i stånd att

innan frågan om koncessionens indragande slutbehandlades ställa erforderlig säkerhet, lärer sådan ej kunna ordnas, sedan indragandet är beslutat.

Genom försäkringsavtalets upphörande i och med det att den nya försäkringen träder i kraft erhåller försäkringstagaren rätt till ristorno enligt 16 § 2 st. försäkringsavtalslagen.

7 §.

Ehuru den ansvarighet, som åligger bilägaren, brukaren eller föraren, är till beloppet obegränsad, torde man icke kunna påbjuda försäkring till obegränsat belopp. Redan försäkringstekniska skäl tala häremot och försäkringsbolagen meddela icke heller för närvarande försäkring mot så obegränsade risker.

Riksförsäkringsanstalten har i sitt yttrande framhållit, att föreskriften om ett sammanlagt försäkringsbelopp av 60,000 kronor för personskada kunde medföra, att storleken av ersättningen till en skadad person bleve beroende av huru många personer som samtidigt skadats. Detta syntes anstalten icke riktigt. Även om man bibehölle en begränsning av försäkringsbeloppet för varje skadad person, borde i allt fall föreskriften om ett sammanlagt maximibelopp med hänsyn till dess obilliga verkningar borttagas. Ur premiesynpunkt kunde detta icke antagas vara av större betydelse med hänsyn till sällsyntheten av de olyckor, varvid ett större antal personer skadats. Riksförsäkringsanstalten har vidare ansett det föreslagna beloppet av 20,000 kronor för varje skadad person vara för lågt. För en 25-årig man försloge beloppet icke till högre årlig livränta än 1,142 kronor. En livränta till honom å 2,000 kronor skulle hava ett kapitalvärde av omkring 35,000 kronor.

Om försäkringen ej skall förlora sin praktiska betydelse, få försäkringsbeloppen icke sättas alltför låga. Men å andra sidan måste tillses, att försäkringstagarna, bilägaren och avbetalningsköparen, icke oskäligt betungas av premien. Ett riktigt avvägande av de olika synpunkterna är givetvis ganska vanskligt. De föreslagna försäkringsbeloppen hava valts efter vad som i allmänhet är brukligt vid den ansvarighetsförsäkring, som nu ingår i den frivilliga automobilförsäkringen. Dessa belopp lära hittills endast i undantagsfall visat sig otillräckliga. Numera är automobilen i flertalet fall icke någon lyxartikel och bilägarens ekonomiska bärkraft är ofta svag. I saknad av större tillgångar har mången inköpt sitt fordon på avbetalning för att genom person- eller godsbefordran skaffa sig ett levebröd. Om försäkringsbeloppen höjas eller begränsning till visst belopp ej medges, skulle bilägarens premiebörda bliva avsevärt ökad.

Vid yrkesmässig trafik med större fordon, framför allt med de till sin storlek vida varierande bilbussarna, torde dock högre försäkringsbelopp vara erforderliga. Dessa kunna då göras beroende på fordonets högsta tillåtna passagerarantal. Hithörande förhållanden äro emellertid i så snabb utveckling, att försäkringsbeloppen för fordon i yrkesmässig trafik böra kunna jämkas utan alltför stor omgång. Det har därför föreslagits, att dessa belopp skola kunna bestämmas av Konungen.

Såsom framgår av den lämnade redogörelsen för utländsk lagstiftning över-

stiga de i förslaget upptagna försäkringsbeloppen de i Finland och Norge föreskrivna samt i vissa fall även de i Danmark fastställda.

Att märka är, att de föreslagna försäkringsbeloppen hänföra sig till varje händelse, som medför skada för en eller flera personer. För varje särskild »olyckshändelse» med fordonet svarar försäkringsgivaren alltså med fulla försäkringsbeloppet. Det är därför tänkbart, att försäkringsgivaren under försäkringstiden kan få utgiva fulla försäkringsbeloppet flera gånger.

8 §.

Såsom norm vid beräkning av utdömda livräntors kapitalvärden hava valts de beräkningsgrunder, som skola tillämpas av riksförsäkringsanstalten. Om en livräntas beräknade kapitalvärde överstiger försäkringsbeloppet, skall på grund av försäkringens endast utgå en till beloppet så jämkad livränta, att dess kapitalvärde motsvarar försäkringsbeloppet. Om den skadade blivit av domstolen tillerkänd en livränta å 2,000 kronor och dennas kapitalvärde enligt riksförsäkringsanstaltens beräkningsgrunder uppgår till 40,000 kronor, skall på grund av försäkringens utgå en livränta av endast 1,000 kronor.

9 och 10 §§.

I 9 § 1 st. regleras det fall, att något av försäkringsbeloppen, 60,000, 20,000 eller 10,000 kronor, icke föreslår till gäldande av de skadeståndsbelopp, som därur skola utgå.

Såsom framhålles i ett till de sakkunniga överlämnat, av tjugusju här i riket arbetande försäkringsbolag upprättat »förslag till lagändringar i samband med införande av obligatorisk ansvarighetsförsäkring för ägare av motorfordon», vore det naturligtvis önskvärt, att alla frågor rörande skadestånd på grund av en och samma trafikolycka bleve föremål för gemensam behandling. Men att framtinga en sådan låter sig ej göra. För syftets främjande innehåller emellertid 9 § 2 st. en bestämmelse, enligt vilken den, som dröjer mer än 30 dagar med att anmäla sig hos försäkringsgivaren, går miste om andel i den del av försäkringsbeloppet, som försäkringsgivaren innan anmälan gjordes i god tro utbetalt till annan skadeståndsberättigad. Var denne vid betalningens mottagande ej i god tro, kan han dock ej få behålla vad han för mycket uppburit. I flera av de inkomna yttrandena har påyrkats förlängning av den föreslagna tiden, 30 dagar, men därigenom skulle utsikterna för andra skadeståndsberättigade att erhålla en snabb reglering kunna försvåras. I regel torde väl den föreslagna tiden vara fullt tillräcklig för att anmälan skall medhinnas, i synnerhet som skadeståndsanspråkets belopp ej samtidigt behöver angivas. Länsstyrelsen i Malmöhus län har ansett hänsyn böra tagas till det fall, att underrättelse om i vilket bolag försäkring tagits ej kan erhållas. Men om den skadade icke inom 30 dagar lyckas få kännedom om försäkringsgivaren, bör han naturligtvis påkalla tillämpning av 16 §. Erinras må, att med den avfattning bestämmelsen erhållit i det förslag, som nu framlägges, tillämpning därav endast mycket sällan torde kunna ifrågakomma. En bil-

olycka, därvid flera skadats, blir väl alltid föremål för polisundersökning. Om denna giver anledning antaga, att någon, som ej anmält sig, lidit skada, är försäkringsgivaren icke i god tro, om han gottgör redan framställt anspråk, oaktat vad av försäkringsbeloppet återstår möjligen ej förslår till gäldande av eventuella nya anspråk. Om man ej får räkna med olyckshändelsen som utgångspunkt, förfelar bestämmelsen sitt syftemål att möjliggöra en skyndsamt reglering.

För övrigt måste ihågkommas, att i fråga om personskada bestämmelsen får praktisk betydelse först om de vid samma tillfälle skadade personerna äro flera än tre och det sammanlagda skadeståndsbeloppet överstiger 60,000 kronor. Vid skada å egendom får paragrafen tillämpning redan då sammanlagda skadeståndsbeloppen överstiga 10,000 kronor. Likaså kunna t. ex. barn efter en vid olyckstillfället dödad person komma att konkurrera om försäkringsbeloppet 20,000 kronor.

Några särskilda preskriptionsregler hava icke i övrigt ansetts nödiga ifråga om trafikförsäkringen. Här gälla sålunda föreskrifterna i 29 och 30 §§ i försäkringsavtalslagen. Den skadade har därjämte att iakttaga bestämmelserna i 9 § i ansvarighetslagen.

Enligt 10 § i förslaget utsätter sig den, som, kanske på grund av motpartens uttryckliga medgivande, lyckats att i rättegång, där andra intresserade ej blivit hörda, få sig tillerkänt ett stort skadeståndsbelopp, för risken att hans andel i försäkringsbeloppet på yrkande av annan skadeståndsberättigad beräknas efter ett belopp, som understiger skadeståndsbeloppet.

11 §.

Därest uppgörelse om den skadades anspråk på grund av försäkringen icke kan träffas i godo, torde det för den skadade ofta bliva nödigt att anhängiggöra rättegång mot fordonets ägare, brukare eller förare, för att genom dom få dennes ansvarighet och skadeståndets storlek bestämda. Den skadades kostnader för denna rättegång, som sålunda är föranledd av försäkringsgivarens vägran att godkänna den skadades anspråk, böra av försäkringsgivaren ersättas efter i huvudsak samma grunder som om den skadade riktat sin talan direkt mot försäkringsgivaren. Om rättegången föranleder därtill, att den skadade av försäkringsgivaren utfår mera än försäkringsgivaren tidigare varit villig utgiva, bör försäkringsgivaren vara pliktig ersätta den skadades skäligen kostnader i anledning av rättegången. I motsatt fall bör den skadade naturligtvis själv få stå sina kostnader. Rättegången skall sålunda hava varit erforderlig för bestämmande av försäkringsgivarens ersättningsskyldighet för att denne skall bliva pliktig att ersätta den skadades kostnader.

Riksförsäkringsanstalten har i sitt yttrande över utkastet anmärkt, att då man i 7 § utgår från principen att icke i varje fall den verkliga skadan utan endast visst maximerat belopp skall ersättas, det icke funnes tillräcklig anledning att därutöver inrymma den skadelidande ersättning för rättegångskostnad och ränta. Skulle stadgandet bibehållas, borde första stycket innehålla, att, om den, som lidit skada, mot fordonets ägare anhängiggjort talan om utbe-

kommande av skadestånd samt därvid blivit tillerkänd — förutom skadestånd — jämväl ersättning för rättegångskostnaderna, försäkringsgivaren vore pliktig ersätta denna kostnad, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides. Liksom försäkringsavtalslagen i 92 § tolkat parternas överenskommelse om ett visst försäkringsbelopp såsom begränsande endast försäkringsgivarens ansvarighet för själva skadeståndet, så hava de sakkunniga ansett billigt, att utöver de belopp, till vilka försäkringsgivarens ansvarighet vid trafikförsäkring må begränsas, ersättning bör utgå för skäligen rättegångskostnad. Att förplikta försäkringsgivaren att under alla omständigheter ersätta den skadades rättegångskostnader, så snart bilägaren ålagts ersätta desamma, synes ej riktigt. Förutom vad ovan anförts kan här erinras, att den skadades rättegång mot bilägaren kan vara föranledd av önskan att av denne utfå skadestånd utöver försäkringsbeloppet.

12 och 13 §§.

I försäkringsbolagens förenämnda »förslag till lagändringar i samband med införande av obligatorisk ansvarighetsförsäkring för ägare av motorfordon» uttalades den uppfattningen, att försäkringsinrättning, som meddelat sådan försäkring, borde gentemot ersättningsberättigad tredje man svara »för varje under försäkringsplikten fallande krav på grund av automobilansvarighetslagen utan rätt för försäkringsinrättningen att gentemot tredje man såsom skäl för avböjande av ersättningskrav åberopa någon försäkringstagarens underlåtenhet att fullgöra sina skyldigheter gentemot inrättningen eller överträdelse från hans sida av försäkringsvillkorens bestämmelser». Denna grundsats, vars riktighet icke torde kunna jävas, har fått sitt uttryck i förslagets 13 §, som jämte 3 § får anses giva uttryck för det karakteristiska i den föreslagna försäkringsformen. Bestämmelsens avfattning överensstämmer med 87 § försäkringsavtalslagen, som behandlar det analoga förhållandet mellan brandförsäkringsgivare och innehavare av in-teckning i fast egendom.

Det torde vara nödvändigt för försäkringsgivaren att under vissa omständigheter kunna uppsäga avtalet. Enligt lagen om försäkringsavtal är han uttryckligen därtill berättigad i åtskilliga fall, bland annat i vissa fall av oriktiga uppgifter vid försäkringsavtalets slutande (5 §), om premien ej erlägges i rätt tid (13 §) och vid viss fareökning (47 §). Vid trafikförsäkring kan fareökningen t. ex. bestå i att en privatbil sättes i yrkesmässig trafik eller en lastbil användes såsom omnibus. Härutöver torde finnas åtskilliga fall, då försäkringsgivaren kan hava behov av att få uppsäga avtalet. Sådant förfarande å försäkringstagarens sida, som enligt försäkringsavtalslagen skulle minska eller upphäva försäkringsgivarens ansvarighet, kan, såsom framgår av 13 §, icke befria denne från ansvarighet gent emot den skadade, men han bör kunna förbehålla sig att under dylika omständigheter få uppsäga avtalet. Enahanda förbehåll kan även i vissa fall befinnas påkallat, när fordonet övergår till ny ägare. De sakkunniga hava på denna punkt icke ansett nödigt inskränka försäkringsgivarens frihet.

Försäkrings- eller uppsägningstidens utgång kan emellertid icke få föran-

leda, att det skydd, som genom försäkringen beretts allmänheten, omedelbart upphör. Då det icke låter sig göra att anordna en fullt effektiv kontroll över att försäkringen behörigen förnyas och att uppsagda försäkringar omedelbart ersättas med andra, har i stället i fråga om här i riket registrerade fordon och fordon, som vid bruk äro försedda med besiktningsskylt, den utvägen valts, att i 12 § försäkringsgivarens ansvarighet förklarats skola fortbestå, intill dess till vederbörande myndighet ingått underrättelse om dagen, då försäkringsavtalet upphörde, och därefter 30 dagar förflutit. För traktortåg föreslås i huvudsak motsvarande bestämmelser. I fråga om andra motorfordon, såsom från utlandet för tillfälligt brukande här i riket införda fordon, kan en liknande anordning ej träffas.

De sakkunniga hava tänkt sig, att länsstyrelse eller polismyndighet, då anmälan ingått, att en viss försäkring upphört, kommer att föranstalta om undersökning och eventuellt åtal, möjligen även om fordonets omhändertagande på den försumliges bekostnad.

Trettio dagar har ansetts utgöra en tillräckligt lång tid för utredning, huruvida försäkringsplikten upphört eller ny försäkring blivit tagen. I försäkringsbolagens ovannämnda förslag förklarade sig bolagen villiga »att gentemot tredje man hålla försäkringen i kraft under en tid av fyra veckor efter den dag registreringsmyndigheten underrättats om, att försäkringen av någon anledning upphört». I sitt senare yttrande hava bolagen föreslagit en förkortning av tiden till 14 dagar. Med 30 dagars respit efter gjord anmälan skulle lätt hela respittiden komma att utsträckas till 6 à 8 veckor på grund av anstaltarnas arbete med att på frivillighetens väg få in premierna. För att förhindra en dylik utsträckning av ansvarigheten skulle, menar man, anstalterna nödgas omedelbart underrätta registreringsmyndigheten om bristande premiebetalning och myndigheterna därigenom kunna åsamkas onödigt arbete. En förkortning till 14 dagar skulle giva anstalterna tillfälle att visa försäkringstagarna mera tillmötesgående. Från annat håll har emellertid framhållits, att den utredning, länsstyrelserna hava att verkställa, ej sällan måste taga längre tid i anspråk än 30 dagar, och att således ny försäkring icke alltid kunde framtvingas förr än försäkringsgivarens ansvarighet upphört. Med hänsyn till vad sålunda förekommit hava de sakkunniga ansett sig böra bibehålla den i utkastet föreslagna tiden, 30 dagar. Respittidens längd har emellertid ingen inverkan på det skydd trafikförsäkringen bereder allmänheten. Efter sagda tids utgång har den, som då träffas av skada, fullt skydd på grund av föreskrifterna i 16 §, som då bliva tillämpliga.

14 §.

I den mån trafikförsäkringen icke skyddar försäkringstagaren, evad detta beror på att han står viss självrisk eller han av någon anledning förverkat sin rätt, bör försäkringsgivaren vara berättigad att rikta den honom enligt 25 § försäkringsavtalslagen tillkommande regressrätt mot den för skadan ansvarige försäkringstagaren. Det har ansetts lämpligt att i 14 § giva uttryck för denna försäkringsgivarens befogenhet.

15 §.

Den i trafikförsäkringen ingående ansvarighetsförsäkringen gäller endast till förmån för försäkringstagaren d. v. s. i allmänhet bilägaren. Härav skulle emellertid följa att försäkringsgivaren, änskönt försäkringen skyddar bilägaren, skulle kunna vända sig mot föraren eller brukaren, när denne, såsom ofta är fallet, är jämte ägaren ansvarig för skadan. Föraren eller brukaren skulle sålunda i sista hand kunna få stå för skadeståndet. Svenska Automobilförareförbundet har påyrkat samma skydd för föraren som för ägaren. De sakkunniga hava ansett sig böra så tillvida tillmötesgå detta krav, att den, som jämte försäkringstagaren är ansvarig för skadan, befrias från ansvar i samma mån som försäkringstagaren. Medför försäkringen, att försäkringsgivaren icke får söka åter vad han utgivit av försäkringstagaren, får försäkringsgivaren icke heller uttaga detsamma av annan, som jämte försäkringstagaren är i egenskap av ägare, brukare eller förare ansvarig för skadan. Härifrån har dock självfallet måst göras undantag för fall av uppsåt eller högre grad av vårdslöshet.

16 §.

I sitt ovan vid 9 och 10 §§ åberopade förslag hemställde automobilförsäkringsbolagen, att försäkringsinrättning ej måtte medgivas koncession för tecknande av obligatorisk ansvarighetsförsäkring med mindre densamma förpliktade sig att gemensamt med övriga koncessionerade inrättningar bilda en sammanslutning för övertagande av ansvaret för oförsäkrade motorfordon. Av det erbjudande, som detta uttalande kan anses innefatta, har förslaget begagnat sig på sätt som av denna paragraf framgår. Det har icke ansetts erforderligt att i lag fastslå den av bolagen förutsatta sammanslutningens form och verksamhetssätt. Man har nöjt sig med att förklara samtliga anstalter ansvariga en för alla och alla för en. Den skadade kan alltså för utbekommande av det skadestånd, vartill han är berättigad, hålla sig till vilken av dem han vill. Endast om grunden för ansvarighetens fördelning anstalterna emellan har lagbestämmelse ansetts erforderlig. I övrigt må anstalterna själva bestämma, hur deras förhållande inbördes och gentemot allmänheten bör ordnas. Att anordningarna göras så enkla och för den skadade bekväma som möjligt, är för en var av anstalterna av synnerligt intresse.

Anstalternas solidaritet har emellertid blivit utnyttjad i högre grad än deras nyss åberopade uttalande innebar. Där talades endast om »ansvarighet för oförsäkrade motorfordon»; detta skulle alltså icke gälla skada åstadkommen medelst ett motorfordon, vars identitet ej kunnat fastställas. I överensstämmelse härmed föreslogs i utkastets 13 §, att anstalternas solidariska ansvarighet skulle gripa in endast om, när skada i följd av trafik med motorfordon inträffat, »trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej är å fordonet gällande». Kunde saknaden av lagstadgad försäkring ej konstateras — vilket ju inträffade om automobilens identitet ej kunde fastställas — skulle något inskridande från försäkringsanstalternas sida ej ifrågakomma. Detta har nu av skäl, som i den inledande motiveringen anförts, i förevarande para-

graf ändrats så, att samtliga trafikförsäkringsrörelse drivande anstalter skola ersätta skadan, när det ej kan utrönas, genom vilket fordon den förorsakats. Denna utvidgning företages i själva verket med försäkringsbolagens goda minne. Enligt vad de sakkunniga hava sig bekant, blev nämligen ett uttalande till förmån för den nu vidtagna ändringen, vilket intagits i förslaget till bolagens yttrande över de sakkunnigas utkast, endast av opportunitetsskäl uteslutet vid yttrandets slutliga avfattning.

Försäkringsinspektionen har såsom sin åsikt uttalat, att om en försäkringsanstalt råkat på obestånd och icke förmår fullgöra sina förbindelser, solidarisk ansvarighet bör kunna åläggas de trafikförsäkringsdrivande anstalterna för vad den skadelidande icke kan utfå av anstalten i fråga. Denna åsikt kunna de sakkunniga icke biträda. Det kan icke vara tillbörligt att såsom villkor för rätten att driva en viss rörelse uppställa skyldighet att garantera fullgörande av konkurrenternas förbindelser. Utan att äga något inflytande på bedömandet, huruvida en anstalt, som söker koncession, bör godkännas eller ej, och utan rätt till kontroll över konkurrenternas sätt att driva rörelsen, skulle de starkare bolagen göra varje hänsyn till de svagare bolagens större eller mindre vederhäftighet överflödig, och, om det ginge illa, själva nödgas bära följderna av andras misstag. Om riksförsäkringsanstalten kommer att delta i trafikförsäkringsaffären, bleve sålunda i själva verket staten garant för alla de försäkringsbolag, som driva ifrågavarande slag av försäkringsrörelse. En sådan anordning borde förutsätta rätt för försäkringsanstalterna att motsätta sig koncession åt svaga bolag, helst som vetskapen om att koncessions beviljande åt ett svagt bolag icke kunde sätta den skadades intresse på spel, utan medförde risk endast för övriga försäkringsgivare, kan tänkas utöva en viss menlig inverkan på prövningen av ansökningar om koncession. Ett sådant inflytande kan naturligtvis icke tillerkännas enskilda affärsföretag.

17 §.

Såsom ovan vid 9 och 10 §§ påpekats böra där föreslagna bestämmelser främja sammanförandet av alla frågor om skadestånd på grund av en och samma automobilolycka till enhetlig utredning och prövning.

För vinnande av detta syftemål torde även stadgandet i 21 § försäkringsavtalslagen vara till gagn. Enligt detta lagrum åligger det nämligen försäkringshavaren — i detta fall såväl försäkringstagaren som var och en av de skadade — att utan uppskov giva försäkringsgivaren meddelande om inträffat försäkringsfall. Denna underrättelseplikt, genom vars åsidosättande försäkringshavaren utsätter sig för rättsförlust, bör bereda försäkringsgivaren tillfälle att taga initiativ till gemensam handläggning av skadeståndsanspråken.

För försäkringsgivaren mest betydelsefullt är dock, att det icke utan hans hörande blir avgjort, att och med vad belopp skadestånd skall utgå. Låt vara att en dom, varigenom bilägaren eller annan för skadan ansvarig fått sig skadeståndsskyldighet ålagd, enligt sedvanliga processuella regler icke är för försäkringsgivaren bindande: det kan dock icke undvikas, att domen faktiskt

kommer att i hög grad försvåra försäkringsgivarens ställning. I alla händelser riskerar han, att hans vägran att erkänna domen såsom även emot honom slutgiltig kommer att framställas såsom bevis på oginhet och processlystnad. Det har därför ansetts nödigt att genom stadgandet i denna paragraf tillförsäkra försäkringsgivaren — i fall, som i 16 § avses, den eller de försäkringsanstalter, som skola ersätta skadan — underrättelse om en mot den för skadan ansvarige anställd rättegång och därmed tillfälle att i rättegången föra talan som mellankommande part.

Påföljden för underlåten underrättelse torde visserligen i många fall vara hård, men den kan å andra sidan icke gärna tänkas inträda annat än i fall av uppenbar tredska hos käranden.

18 §.

Då ersättning för personskada på grund av trafikförsäkring för den skadeståndsberättigade har samma betydelse som enahanda ersättning på grund av olycksfallsförsäkring, har här införts ett stadgande om utmättningsfrihet motsvarande 123 § 1 st. försäkringsavtalslagen.

19 §.

Mot det i utkastet föreslagna straffet, böter högst 5,000 kronor, har anmärkts dels av överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Uppsala län, att det föreslagna maximum vore för högt, och dels av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län och försäkringsanstalterna, att ett visst minimum, av länsstyrelsen föreslaget till 200 kronor, borde utsättas. Vid förnyat övervägande hava de sakkunniga ansett sig böra föreslå ett bötesmaximum av 2,000 kronor, varemot något särskilt minimum ej blivit utsatt.

Övergångsbestämmelser.

I utkastet hade föreslagits, att lagen skulle träda i kraft den 1 juli 1928, men försäkringsplikten inträda först med ingången av år 1929. Efter lagens ikraftträdande måste erforderlig tid lämnas alla vederbörande — bilägare, försäkringsanstalter och registreringsmyndigheter m. fl. — att i överensstämmelse med lagen ordna allt, som måste vara klart när försäkringsplikten inträder. Under denna tid kan naturligtvis avtal om trafikförsäkring avslutas att träda i kraft, när skyldighet att hålla trafikförsäkring inträder; likaså kan under samma tid träffas överenskommelse om sådan förändring av redan förefintlig ansvarighetsförsäkring, att denna förklaras gälla såsom trafikförsäkring, en förändring, som bör kunna ske utan avsevärd omgång eller kostnad.

I försäkringsanstalternas yttrande har uttryckts farhåga för att »data för lagens trädande i kraft kunde medföra vissa svårigheter i tillämpningen». Visserligen har i yttrandet ej antytts, vari dessa svårigheter skulle bestå eller vilka ändringar man önskade. De sakkunniga hava likväl trots försiktigheten bjuda, att låta tidpunkten för lagens trädande i kraft och försäkringspliktens

inträdande förskjutas ett halvår framåt till respektive den 1 januari och den 1 juli 1929, detta särskilt med hänsyn till att därigenom tillfälle må beredas för avgörande av frågan, huruvida riksförsäkringsanstalten bör upptaga trafikförsäkringsrörelse, och för vidtagande av de åtgärder, som, där så prövas böra ske, kunna finnas erforderliga.

Förslag till lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

I 6 § ansvarighetslagen stadgas: »Brukar någon utan lov annans automobil, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.»

Av skäl, som anförts i den allmänna motiveringen till förslaget angående lag om trafikförsäkring å motorfordon, har det ansetts nödigt att låta den försäkring, som det ålagts ägaren, i visst fall brukaren, att hålla å fordonet, gälla även till förmån för den, som skadas i följd av trafik med en olovligen brukad automobil. Försäkringsgivarens ansvarighet gentemot den skadade skulle alltså sträcka sig längre än som motsvarar ägarens ansvarighet enligt ansvarighetslagen. Härav skulle, såsom i förenämnda motivering påpekats, bliva en följd, att den, som skadades av en olovligen brukad automobil, tillhörig någon, som enligt 4 § i lagen om trafikförsäkring å motorfordon fritagits från försäkringsplikt, t. ex. staten, bleve sämre ställd än om det olovligen brukade fordonet tillhört en försäkringspliktig bilägare. Till förebyggande av denna oegentlighet, har i nyss nämnda paragraf införts en bestämmelse, som för visst fall utvidgar bilägarens ansvarighet utöver vad ansvarighetslagen stadgar. Nu föreslagna tillägg till ansvarighetslagen åsyftar att åvägbringa formell överensstämmelse mellan de båda lagarna.

Förslag till förordning angående vissa ändringar i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon.

Det i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon stadgade bötesstraffet för den, som brukar oförsäkrat motorfordon, torde böra kompletteras med vissa föreskrifter i ändamål att åstadkomma tillbörlig kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande. För allmänheten spelar det vissserligen ingen roll, om å ett motorfordon tagits försäkring eller ej. Enligt 16 § i lagförslaget hava nämligen de försäkringsanstalter, som erhållit tillstånd att meddela trafikförsäkring, ålagts solidarisk ansvarighet för oförsäkrade motorfordon. Förutsättningen för att en dylik förpliktelse, vartill

motsvarighet icke finnes i annat land, öfverhuvud kunnat åläggas anstalterna, är att tillbörlig eftersyn hålles, så att fordon utan försäkring icke må förekomma i trafik. Kontrollens ändamål är således i själva verket närmast att tillse, att försäkringsanstalterna erhålla premie av samtliga försäkringspliktiga, eller med andra ord, att de lojala bilägarna icke betungas med av andras försumlighet föranledd ökad premieutgift.

Kontrollen har först och främst lagts hos registreringsmyndigheterna d. v. s. länsstyrelserna. Ett motorfordon får icke registreras utan att bevis företes därom, att försäkringsplikten blivit fullgjord. Dylika bevis, i lagförslaget benämnda försäkringsbevis, skola av försäkringsanstalterna utfärdas enligt av Konungen fastställt formulär och avlämnas i två exemplar. Sedan försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer antecknats i automobilregistret, t. ex. i kolumnen för efterbesiktning m. m., har registreringsmyndigheten att å det ena exemplaret anteckna det igenkänningsnummer, som blivit fordonet tilldelat, och att därefter översända beviset till vederbörande försäkringsanstalt. Denna bör nämligen erhålla vetskap om var fordonet blivit registrerat och vilket nummer det tilldelats, för att kunna verkställa den anmälan, som föreskrives i 12 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon. Enligt sagda paragraf kan försäkringsanstalten icke bliva fri från sin ansvarighet enligt försäkringsavtalet, förrän anstalten till registreringsmyndigheten anmält, att försäkringen upphört och därefter trettio dagar förflutit. Försäkringsansvaret kan sålunda icke upphöra utan att myndigheterna beretts tillfälle att förvissa sig om huruvida giltig anledning för försäkringens upphörande föreligger eller ej, ävensom att vidtaga eventuellt påkallade åtgärder mot bilägaren.

Större svårighet erbjuder kontrollen öfver de motorfordon, som användas i trafik innan registreringsskyldighet inträtt. Visserligen måste de då vara försedda med besiktningsskylt, men denna är ej knuten till ett visst motorfordon utan kan av innehavaren användas än på ett, än på ett annat fordon. Särskilt automobil- och motorcykelförsäljarna begagna sig av denna möjlighet. Av dem saluhållna fordon kunna ofta avsevärd tid brukas i trafik utan att bliva registrerade, ty registreringen sker i regel först då ett fordon funnit köpare. Dessa försäljare uttaga i allmänhet ett större antal besiktningsskyltar på en gång och när en med sådan skylt försedd automobil sedermera försäljes och registreras, flyttas skylten öfver till en annan automobil. För närvarande bruka försäljarna taga s. k. flytande försäkring d. v. s. försäkringen gäller varje motorfordon, som försäkringstagaren innehar eller kan komma att innehava. Försäkringstagaren har emellertid förbundit sig att under inga omständigheter bruka flera än ett visst mindre antal i trafik på en gång och därigenom erhållit betydlig reducering av premien. De sakkunniga hava tänkt sig, att samma förfarande skulle kunna komma till användning vid trafikförsäkringen. Den automobilförsäljare, som har behov av t. ex. 50 besiktningsskyltar, erhåller en försäkring, vari försäkringsgivaren åtager sig ansvarighet för varje motorfordon, varå någon av dessa 50 skyltar komma till användning. Försäkringen följer sålunda skylten. Likasom nu bör försäkringstagaren ge

nom att förbinda sig, att endast låta ett mindre antal fordon brukas i samtidig trafik, kunna erhålla avsevärd rabatt å premien. I mom. 3 av förslaget har föreskrivits, att besiktningsskylt icke skulle få utlämnas, med mindre sökanden i två exemplar ingiver försäkringsbevis, avseende varje motorfordon, varå skylten användes. Då försäkringen beviljas, vet man ännu ej numret å de besiktningsskyltar försäkringstagaren kommer att få till sig utlämnade. I försäkringsbeviset kan endast anges för huru många skyltar försäkringen skall gälla. Det har därför här, i analogi med vad som gäller i fråga om registrerade fordon, föreslagits, att den polismyndighet, som utlämnat skyltarna, skall å ett exemplar av försäkringsbeviset anteckna den eller de utlämnade skyltarnas nummer och därefter återsända beviset till försäkringsanstalten. Enligt 12 § i lagen om trafikförsäkring å motorfordon gäller även i fråga om dessa försäkringar, att försäkringsgivarens ansvarighet icke upphör förrän viss tid efter anmälan till myndighet, här den polismyndighet, som utlämnat skyltarna.

I fråga om traktortåg har kontrollen över försäkringspliktens fullgörande ansetts böra äga rum, då de vagnar och traktorer, som skola komma till användning, av myndighet godkännas för sitt ändamål. Att förlägga kontrollen till det tillfälle, då trafiktillstånd meddelas, låter sig ej göra. Försiktigheten kräver nämligen, att den sökande ej inköper de nödiga fordonen förr än tillståndet beviljats.

För motorfordon i yrkesmässig trafik kan komma att föreskrivas högre försäkringsbelopp än för andra motorfordon. Det har därför ansetts lämpligt stadga, att vid godkännande av fordon för yrkesmässig trafik skall tillses att försäkringsplikten behörigen fullgjorts.

För provkörning i samband med motorfordons tillverkning eller montering erfordras tillstånd av polismyndighet. Kontrollen över försäkringspliktens fullgörande har sammanbundits med tillståndets beviljande.

I mom. 1 st. 3 och mom. 2 har lämnats föreskrifter i syfte att bereda registreringsmyndigheten kännedom om vissa ändringar i försäkringsförhållandena.

Slutligen hava i mom. 8 föreslagits vissa övergångsbestämmelser, avseende att bereda nödig kontroll däröver, att personer, som tidigare fått sina motorfordon registrerade eller besiktningsskyltar till sig utlämnade, behörigen fullgöra den försäkringsplikt lagen om trafikförsäkring å motorfordon ålägger dem.

Länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län hava ansett, att de föreslagna kontrollåtgärderna skulle komma att bereda länsstyrelserna, särskilt dessas förut hårt ansträngda avdelning för motorfordonsregistreringen, icke obetydligt ökat arbete. Länsstyrelsen i Stockholms län har ansett förstärkt arbetskraft bliva behöfelig. De sakkunniga för revision av motorfordonsförordningen hava ifrågasatt, huruvida icke staten borde av inflytande premier beredas någon ersättning för det arbete, det allmänna måste åtaga sig för tillsyn över försäkringspliktens fullgörande i den mån detta arbete samtidigt direkt gynnar premieindrivningen.

Att registreringsmyndigheterna under tiden närmast efter lagens ikraftträdande komma att beredas ökat arbete torde vara påtagligt. Under första halvåret skall till dessa myndigheter lämnas bevis, att för varje redan regi-

strerat motorfordon, för närvarande över 135,000, tagits trafikförsäkring, och registreringsmyndigheten har att för ett vart av dessa i automobilregistret anteckna försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Beviset behöver däremot ej åtecknas fordonets registreringsnummer eller återsändas till försäkringsanstalten, då denna ju redan vid försäkringens meddelande själv lätt kan förvissa sig om fordonets registreringsnummer. Efter denna övergångstid underlättas det arbete, registreringsmyndigheterna åsamkas, i hög grad därigenom, att anteckningarna i registret om försäkringen och försäkringsbevisets återsändande i regel sker samtidigt med fordonets registrering. Då försäkringen enligt ingången anmälan upphört, bör registreringsmyndigheten härom göra anteckning i registret. Detta torde lätt kunna ske t. ex. med hjälp av en stämpel innehållande datum och ordet: upphört. Den ökade utgift kontrollen över trafikförsäkringspliktens fullgörande kan komma att medföra för det allmänna synes i varje fall bliva så obetydlig att kostnaden härför enklast torde böra bestridas med skattemedel och ej genom försäkringsanstalterna såsom mellanhänder uttagas av bilägarna.

I fråga om sådana motorfordon, som äro hemmahörande i utlandet men tillfälligt brukas här i riket, hava kontrollföreskrifter icke behövt lämnas i motorfordonsförordningen, då kontrollen ifråga om dem effektivt och med minsta olägenhet för bilägaren ordnas i samband med fordonets tullbehandling.

Som nyssnämnda förordning för närvarande är underkastad en genomgripande revision, hava de sakkunniga ansett lämpligt, att sammanföra de föreslagna kontrollföreskrifterna så, att de tillsvidare kunna fogas till förordningen som ett särskilt kapitel. I varje moment hänvisas till den paragraf, där momentet eljest bort insätts.

Straffbestämmelser, utöver de redan i motorfordonsförordningen förefintliga, torde icke vara av förevarande förslag påkallade.

Förslag till förordning med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet.

Enligt förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, skall å varje motorfordon, som brukas i trafik här i riket, finnas trafikförsäkring. Försäkringsplikt åligger sålunda även den, som, i egenskap av ägare eller eljest, förfogar över motorfordon, som införts från utlandet för att här i riket tillfälligt brukas. Den, som icke på förhand dragit försorg om att skaffa sig en här i landet gällande trafikförsäkring, bör beredas tillfälle att vid gränsen anskaffa en dylik.

I Danmark hava hithörande förhållanden så ordnats, att försäkringen kan tecknas genom tullmyndighetens försorg. Denna har av »Foreningen af aner-

kendte Ansvarsforsikringsselskaber» på förhand mottagit formulär till försäkringsbrev, som, då någon önskar försäkring, ifylles av vederbörande tulltjänsteman, vilken samtidigt uträknar premien och av försäkringstagaren uppbär densamma. Försäkringen utställes att gälla för den tid försäkringstagaren begär. De uppburna premierna redovisas sedan till föreningen, som har att gottgöra tullmyndigheterna för det besvär, befattningen med försäkringarna åsamkar dem. Kan, då fordonet sedermera åter utföres, icke visas, att försäkring funnits gällande hela den tid fordonet brukats i riket, har den för fordonet ansvarige att erlägga ett mot premien för den felande tiden svarande belopp. Enligt i Danmark gällande bestämmelser kunna emellertid även utländska försäkringsbolag erhålla tillstånd att ifråga om utländska motorfordon teckna för dessas uppehåll i Danmark gällande försäkring.

Även i Norge har möjlighet beretts utlänningar att genom tullmyndighetens försorg teckna ansvarighetsförsäkring i ett godkänt försäkringsbolag eller en sammanslutning av sådana bolag för den tid vistelsen i Norge uppgives skola räcka. Försäkringsgivaren har på förhand hos myndigheterna deponerat en garantiförklaring, enligt vilken han åtager sig den i lagen föreskrivna garantien för alla de motorfordon å vilka dylik ansvarighetsförsäkring är gällande. På samma sätt kan ett norskt försäkringsbolag ställa garanti för ett utländskt försäkringsbolags ansvarighetsförsäkringar med verkan, att den bilägare, som visar i det utländska bolaget gällande ansvarighetsförsäkring, är fri från ståndet av föreskriven garanti eller från att taga särskild försäkring.

I Finland gäller försäkringsskyldigheten endast i fråga om där registreringspliktiga motorfordon. En utlänning behöver sålunda vid tillfällig resa i Finland icke hava sitt fordon försäkrat.

Det torde vara oundgängligen nödvändigt, att även här i riket, i likhet med i Danmark och Norge, en utländsk bilägare beredes tillfälle att i samband med fordonets tullbehandling teckna erforderlig trafikförsäkring. De sakkunniga hålla före, att denna fråga skulle kunna ordnas efter överenskommelse mellan de anstalter, som erhållit tillstånd att meddela trafikförsäkring, och vederbörande tullmyndighet. I annat fall lärer erforderliga föreskrifter komma att lämnas av Kungl. Maj:t. Föreliggande förslag stadgar härutinnan endast skyldighet för den, som inför motorfordon, att vid dess tullbehandling visa, att trafikförsäkring tagits för den tid fordonet uppgives skola brukas här i riket.

Det torde emellertid vara högligen önskvärt, att en bilägare, som ämnar sig ut på en resa i främmande land, beredes tillfälle att före sin avresa genom den bilägareorganisation han tillhör fullgöra de fordringar i fråga om körkort, besiktning, tull, skatt och försäkring, som i olika länder ställas på honom. Genom Sveriges anslutning till den internationella konventionen rörande automobiltrafik, varigenom s. k. internationellt tillståndsbevis godtages, samt genom föreskrifter angående s. k. passersedel hava utländska bilägare befriats från skyldighet att förete särskilt körkort eller besiktningsbevis och att deponera tullavgift samt beretts väsentliga lättnader ifråga om sättet för skattens erläggande. Värdet av dessa lättnader skulle påtagligen minskas eller gå för-

lorat, om tillkomsten av försäkringsplikt krävde särskilda åtgärder vid tullgränsen, t. ex. ifyllande av ansökan om försäkring och anskaffande av det främmande landets mynt för betalning av premie. I underdånig skrivelse den 11 juni 1926 hava Kungl. Automobilklubben och Motormännens Riksförbund med instämmande från tjugunio med Kungl. Automobilklubben samarbetande motorklubbar hemställt om vidtagande av sådana åtgärder, att även frågan om anskaffande av erforderlig försäkring måtte kunna ordnas på ett liknande, för den internationella trafiken bekvämt sätt. I skrivelsen ifrågasattes att i utlandet tagen ansvarighetsförsäkring skulle kunna godtagas, under förutsättning att svenskt försäkringsbolag åtagit sig viss garanti för fullgörandet av den utländska försäkringsgivarens förbindelser.

Att låta ett i utlandet arbetande försäkringsbolag meddela för färd i Sverige gällande trafikförsäkring, synes icke vara lämpligt. Det erbjuder svårighet att erhålla nödig kontroll över det utländska bolaget och dess sätt att fullgöra sina förbindelser. De sakkunniga hava slutligen stannat för den lösningen, att den utländska bilägarens ansvarighetsförsäkring godtages för färd här i riket, under den förutsättningen, att en försäkringsanstalt (här nedan: svenska anstalten), som här driver trafikförsäkringsrörelse, iklätt sig viss garanti för det utländska bolagets förbindelser. Denna garanti skall vara så beskaffad, att den, som lider skada, kan hålla sig till den svenska anstalten alldeles som om denna hade meddelat trafikförsäkring å fordonet. Enligt förslaget skall den svenska anstaltens garantiförbindelse inlämnas till generaltullstyrelsen och där kunna uppsägas att upphöra trettio dagar efter uppsägning. För motorfordon, som inkommit i riket innan förbindelsen upphört, skall den svenska anstaltens ansvarighet dock bestå tills fordonet åter utföres. Genom kungörelse i tullverkets författningssamling skulle de särskilda tullanstalterna erhålla kännedom om namnen på de utländska anstalter, vilkas ansvarighetsförsäkringar sålunda skola godtagas här i riket.

Enligt vad de sakkunniga inhämtat, lär förhållandet mellan t. ex. de svenska och de norska försäkringsanstalterna komma att ordnas så, att de svenska anstalterna på de norska försäkringsanstalternas risk ikläda sig trafikförsäkringsansvar för de norska anstalternas försäkringstagare mot det att de norska anstalterna å sin sida göra de svenska anstalterna, eller rättare deras försäkringstagare, samma tjänst. I varje fall torde det för en utländsk försäkringsgivare icke vålla någon svårighet eller avsevärd kostnad att skaffa sig ifrågavarande garanti från en svensk anstalt.

Som framgår av 16 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon gäller även i fråga om utländska motorfordon, att om desamma brukas i trafik här i riket utan att försäkringsplikten blivit fullgjord, samtliga trafikförsäkringsanstalter ändock äro ansvariga gent emot den, som åsamkas skada. Med hänsyn till att trafikförsäkringsansvar sålunda faktiskt åvilas de svenska anstalterna även för det utländska motorfordon, som utan gällande trafikförsäkring brukas här i riket, hava de sakkunniga föreslagit skyldighet för den resande, att, då motorfordonet åter utföres, till någon trafikförsäkringsanstalt erlägga ett belopp motsvarande premien för den tid försäkring ej varit gällande.

Mellan försäkringsanstalterna torde komma att träffas avtal om sålunda flutna belopps användning.

Genom kungörelse den 8 juni 1923 (nr 179) jämförd med generaltullstyrelsens cirkulär den 11 juni 1923 (tullverkets författningssamling nr 150) angående ändrade bestämmelser rörande rätt till disposition i Sverige av automobil på grund av passersedel har innehavare av sådan berättigats att införa automobil utan att erlægga eller deponera tull. Enligt förordningar den 26 januari 1923 (nr 11) och den 21 augusti 1925 (nr 397) medför passersedel även vissa lättnader i skattehänseende. Att dessa förmåner kunnat beviljas beror därpå, att passersedlarna utfärdas under garanti av Kungl. Automobilklubben eller Motormännens Riksförbund, och att dessa institutioner genom passersedlarna iklädas ansvarighet för eventuellt felande skatt och tull. Med hänsyn till den stora betydelse passersedeln redan nu har och den tilltro, som sålunda fästes vid densamma, har det syntts de sakkunniga som om i en dylik passersedel lämnad uppgift om förefintlig försäkring borde kunna godtagas. Härigenom skulle formaliteterna förenklas för bilägaren och tullanstaltens möjlighet att kontrollera försäkringsplikens fullgörande underlättas.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 13 mars 1928.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet VON SETH,
justitierådet WEDBERG,
regeringsrådet PLANTING-GYLLENBÅGA,
justitierådet ALEXANDERSON.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 24 februari 1928, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättade förslag till *lag om trafikförsäkring å motorfordon* och *lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik*.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn William Hemberg.

Förslagen föranledde följande yttranden av *lagrådet* och dess *särskilda ledamöter*.

Förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

2 §.

Lagrådet:

Det synes vara mindre lämpligt att från motorförordningens § 35 införa i lagen den minutiöst detaljerade och kanske inom kort jämkade beskrivningen på velociped som på visst sätt ändrats till motorcykel. Det hemställs att det första undantaget i andra stycket får gälla sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsskyldighet icke förefinnes.

3 §.

Lagrådet:

Det är av vikt att särskilt trafikförsäkringens olika verkningar å ena sidan för den, som i följd av trafiken lidit skada och förty enligt 1916 års ansvarig-

hetslag äger rätt till ersättning, och å den andra för försäkringstagaren. Detta särhållande skulle för tanken underlättas och vissa andra redaktionella fördelar vinnas om första stycket, med upptagande av tredje styckets innehåll, finge en lydelse sådan som denna:

»Trafikförsäkring skall dels medföra rätt för den, som i följd av trafik med fordonet här i riket lidit skada, att, där han enligt lag är berättigad till skadestånd av ägaren, brukaren eller föraren, utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, gälla för försäkringstagaren mot den ansvarighet för skada som kan för honom uppkomma i följd av trafiken.»

Att andra stycket avser icke blott försäkringsgivarens ansvarighet för skadestånd till den som lidit skada, utan även den i trafikförsäkringen innefattade ansvarighetsförsäkringen skulle tydligare framgå om orden »för skadestånd», som förekomma på två ställen, finge utgå.

4 §.

Lagrådet:

Vad genom andra stycket bör komma till uttryck är allenast att om sådan bilägare, som i första stycket sägs, icke tagit trafikförsäkring å sitt fordon och skada uppstår, för vilken han eljest icke enligt lag skulle vara ansvarig, han likväl skall vara skyldig att till den, som lider skada, utgiva vad denne, om trafikförsäkring funnits, skulle ägt att utfå av försäkringsgivaren.

7 §.

Lagrådet:

Då det icke torde vara meningen, att Konungen skall äga föreskriva höjning av det i första stycket omförmälda beloppet för varje skadad eller dödad person, lärers någon jämkning i andra stycket böra vidtagas till tydligare angivande av vad som avses.

8 §.

Justitierådet Wedberg, med vilken justitierådet Alexanderson instämde:

På livräntas kapitalvärde inverka ej blott den kapitaliseringsprocent och det dödlighetsmått med vilka man räknar, utan ock andra omständigheter, såsom om utbetalning skall ske i förskott eller ej, om livräntan ej skall utgå med mindre livräntetagaren lever å den bestämda förfalldagen, o. s. v. Med hänsyn härtill torde de grunder, som jämlikt 19 § i lagen om försäkring för olycksfall i arbete blivit fastställda, knappast lämna erforderlig ledning. Vad som skall förstås med uttrycket »vid livräntans början» synes ej heller vara rätt klart. Det hemställes om föreskrift att kapitalvärdet skall beräknas enligt grunder som Konungen fastställer.

12 §.

Lagrådet:

Bestämmelserna i denna paragraf skulle bliva överskådligare efter några redaktionella jämkningar. Sålunda borde andra styckets innehåll flyttas upp i första punkten; därefter kunde, i st. f. tredje stycket, i en andra punkt sägas att vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning, där försäkringen är meddelad att gälla varje motorfordon med viss av myndighet utlämnad besiktningsskyld; och slutligen skulle, såsom särskilt stycke, följa bestämmelsen i nuvarande andra punkten.

14 och 15 §§.

Justitierådet Alexanderson:

I lagen om försäkringsavtal behandlas skadeförsäkring och olycksfallsförsäkring såsom två skilda typer av försäkring. I fråga om försäkringsgivares regressrätt gälla om dem enligt 25 § olika regler. Vid skadeförsäkring gives regressrätt mot den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vållat skadan eller som oberoende av eget vållande står i skadeståndsansvar. Vid olycksfallsförsäkring finnes i princip ingen regressrätt; undantag göres blott beträffande vissa med deras verkliga belopp ersatta direkta kostnader och förluster, om vilka i regresshänseende gälla samma regler som vid skadeförsäkring.

Förslaget som i sina regressbestämmelser ej skiljer mellan förmögenhetskada och personskada torde utgå från att trafikförsäkringen i dess helhet är en art av skadeförsäkring. Att olycksfallsförsäkring anses, även i den mån fråga är om personskada, icke föreligga framgår indirekt av 18 §; ty denna paragraf vore under motsatt förutsättning överflödig i betraktande av vad som om utmätningsfrihet för fordran på grund av olycksfallsförsäkring stadgas i 123 § försäkringsavtalslagen, vilken lag ju enligt motiven är tillämplig å trafikförsäkring i alla de hänseenden, där förslagets speciella regler ej innebära avvikelser.

Då det i 15 § hänvisas till 25 § försäkringslagen, som reglerar regressrätt vid bestämda slag av försäkring, bland vilka i detta sammanhang endast skade- och olycksfallsförsäkring kan vara i fråga, torde vid denna hänvisning således vara underförstått att, jämväl där ersättningen avsåg personskada, skadeförsäkring skall anses föreligga och alltså första stycket i 25 § försäkringsavtalslagen vara tillämpligt i den mån ej förevarande 15 § i förslaget innefattar avvikelse från dess regler. Vad sålunda läres åsyftats synes såvitt resultatet angår — fränsett regress mot förare, varom i det följande — icke giva anledning till erinran. Ty de skäl, som föranlett att den som utbetommit olycksfallersättning på grund av en försäkring, bekostad av honom själv (eller frivilligt av annan i hans intresse), icke behöver till försäkringsgivaren avstå sin skadeståndsrätt mot den för skadan ansvarige, sakna vid trafikförsäkringen giltighet, lika väl som detta ansetts vara fallet vid försäkring enligt lagen om olycksfall i arbete. Om och i den mån den skadade fått det honom tillerkända skadeståndet till fullo täckt genom den försäkring som ägaren

eller köparen på avbetalning av motorfordonet jämlikt lagens bud bekostat, är han gottgjord och hans intresse kräver intet beaktande vid avgörande av frågan huruvida detta skadestånd skall stanna å försäkringsgivaren eller denne äger regress mot försäkringstagaren och mot annan, eventuellt jämte denne ansvarig. Denna frågas besvarande bör bero av försäkringsavtalets räckvidd, på sätt 14 §, såvitt försäkringstagaren rör, angiver, och 15 § säkerligen avser att om annan ansvarig angiva.

Emellertid synes det icke lämpligt att i 15 § göra en hänvisning till 25 § försäkringsavtalslagen. Vid det förhållande att denna lag i sin helhet under skadeförsäkring icke inbegriper personförsäkring i allmänhet och olycksfallsförsäkring i synnerhet, och lagen i 25 § giver olika regressregler för skadeförsäkring och för olycksfallsförsäkring, är denna hänvisning snarast ägnad att förvilla. Ty även vid trafikförsäkring måste dock ersättning för personskada betecknas såsom ersättning för olycksfall, vilken det åligger försäkringsgivaren att utgiva till den skadade i dennes egenskap av försäkringshavare, och det kan då ligga nära till hands att fatta den nämnda hänvisningen såsom gällande, såvitt personskada angår, andra stycket i 25 § försäkringsavtalslagen, med bortseende från att här är fråga om en försäkring, som bl. a. i fråga om måttet för ersättningsskyldigheten är artskild från den i försäkringsavtalslagen åsyftade olycksfallsförsäkring.

Stadgandet i 15 § innebär bl. a. att om och i den mån tagen trafikförsäkring gäller även till skydd för försäkringstagaren mot hans ansvarighet enligt automobillagen är ock föraren fri för vållandeansvar, där ej vållandet är grovt. Enligt vad i motiven upplyses, giver hittillsvarande erfarenhet fullgod anledning antaga att trafikförsäkring i de allra flesta fall kommer att begäras och beviljas innefatta även ansvarighetsskydd. Vid sådant förhållande synes det förtjäna övervägas om ej förarens skydd mot ansvarighet för icke grov culpa bör utsträckas att gälla även de fall, där ett sådant enligt förslaget ej gives honom. Dessa fall äro:

1. Försäkringen är meddelad med sådant förbehåll som angives i 3 § tredje stycket.

2. Ägare av motorfordon, som i 4 § omförmäles, har begagnat sin rätt att underlåta att taga försäkring.

3. Försäkring å fordonet är icke gällande (16 §), eller har upphört att gälla till förmån för annan än den som lidit skada (12 §, jämför 13 §).

I samma mån som det blir den allmänna regeln att ägare av motorfordon har försäkrat även till eget och därmed till sina förarens skydd mot ansvarsrisk, är det naturligt att även den mest försiktige och omtänksamme förare icke finner anledning att för egen del taga ansvarsförsäkring. Men det skydd, vartill han litar, bereder ingen verklig trygghet. Huruvida bilägarens försäkring verkligen omfattar ansvarsrisken, därom har föraren oftast ej tillfälle att övertyga sig; än mindre kan han kontrollera huruvida tagen försäkring alltjämt hålles vid makt, även vad nämnda risk angår — äganderätten till bilen kan t. ex. föraren ovetande hava övergått från en till annan, utan att ny för-

säkring tagits eller den gamla överflyttats. Därmed berövas enligt förslaget ej tredje man sitt skydd, men väl föraren. Det kan knappast undgå att stöta rättskänslan om regressrätt utövas i dylika fall mot föraren, om vilken det måste sägas att han i regel står nästan lika främmande som den skadelidande för den omständighet av vilken skyddslösheten beror; alldeles särskilt gäller detta om det ej är utrett att något vållande ligger föraren till last, utan hans ansvarighet grundas på stadgandet i 2 § tredje stycket automobilansvarighetslagen. Detta förhållande torde bidraga till att endast högst undantagsvis regressrätten mot föraren komme att på allvar tagas i anspråk av försäkringsgivaren. Härtill kommer att förarens ekonomi i de allra flesta fall torde vara för svag för att denna regressrätts ekonomiska värde skulle vid premiesättningen spela någon nämnvärd roll. Återstår visserligen synpunkten att ansvarsrisken utgör en hållhake på föraren, manande till aktsamhet och försiktighet vid körningen. Denna synpunkt läser dock ej vara av vidare betydelse, om man får utgå från att föraren normalt är och nästan alltid tror sig vara täckt av försäkringen i alla de fall, där ej grov vårdslöshet är styrkt. För grov vårdslöshet åter komme han jämväl efter den förordade ändringen att stå även civilrättsligt ansvar. Härtill kommer såväl för den lättare som för den grova culpan hotet om straffrättsligt ansvar samt risken att få körkortet indraget eller att i allt fall mista anställningen.

Finner man de nu anförda skälen böra föranleda borttagande av regressrätt mot föraren såsom sådan i alla de fall, där försäkringsplikt för ägare eller avbetalningsköpare föreligger, torde emellertid ej heller den omständigheten att vissa bilägare, t. ex. stat och kommun, av lagen tillåtas att vara så att säga sina egna försäkringsgivare kunna få medföra att ett bruk av denna tillåtelse skall giva dem regressrätt mot sina förare i fall, där sådan vid trafikförsäkring ej är medgiven.

Man kan vilja göra gällande att det ovan sagda borde få tillämpning även på den som med lov brukar annans motorfordon (dock ej på avbetalningsköparen). Saken torde dock här ligga något annorlunda. Den som begagnar en tillåtelse att bruka annans motorfordon är nog i vida bättre tillfälle än en blott förare att vinna tillförlitlig upplysning huruvida vid tiden för brukandet förefinnes trafikförsäkring å fordonet, gällande jämväl ansvarsrisken.

Vill man beträffande föraren ej gå så långt som ovan förordats, kunde i allt fall ifrågasättas, om ej denne borde alltid vara fri från den särskilda ansvarighet utöver vad som grundas å allmänna rättsregler, vilken följer av stadgandet om omkastad bevisbörda beträffande vållande i 2 § 3 st. lagen om ansvarighet för skada genom automobiltrafik.

Redan mot en sådan inskränkning i regressrätten kan man visserligen vilja invända, att den synes i sak innebära ett upphävande av nyssnämnda ansvarighetsstadgande och att den avsedda rättsändringen således icke borde genomföras i form av regressregler i förevarande lag, utan direkt genom ändring i automobilansvarighetslagen. Detta håller dock icke streck, när ju försäkringsgivares risk enligt förslaget är maximerad (7 §), vilket ej är förhållandet

med ansvarigheten enligt nämnda lag. Härav följer att för det belopp, varmed utdömt skadestånd överskjuter den försäkringsgivaren åliggande ersättningen, föraren står i ansvar mot den skadelidande.

Huruvida icke ett genomförande av den obligatoriska trafikförsäkringen med maximering borde föranleda motsvarande begränsning i ansvarigheten, såvitt den grundar sig på de särskilda reglerna i 1916 års lag om automobiltrafik, kan ju visserligen med fog ifrågasättas. En sådan omläggning läser emellertid i allt fall lämpligen sparas till en blivande revision av nämnda lag.

Justitierådet Wedberg, med vilken *justitierådet von Seth* och *regeringsrådet Planting-Gyllenbåga* instämde:

Då 14 § ej utsäger annat än vad som får anses följa av försäkringsavtalslagen, vore det lämpligare att dess innehåll finge framkomma på det sätt att, genom inledningsorden till 15 §, den däri givna regeln om saknaden av regressrätt mot annan än försäkringstagaren förklaras vara tillämplig i den mån försäkringen gäller även ansvarighet för skada och försäkringsgivaren förty icke för utgivet skadestånd äger regressrätt mot försäkringstagaren.

18 §.

Lagrådet:

Då förbudet mot utmätning bör gälla även sådan fordran som grundar sig icke på försäkring utan på 16 §, hemställes att »försäkringsgivaren» måtte utbytas mot »försäkringsanstalt».

Justitierådet von Seth:

I detta sammanhang vill jag framhålla det mindre följdriktiga i att den, som blivit berättigad till skadestånd av ifrågavarande slag i följd av trafik med motorfordon, tillhörigt någon, som enligt 4 § är undantagen från försäkringsplikt, i förevarande hänseende skall vara mindre gynnsamt ställd än sådana, som kunna rikta sitt skadeståndsanspråk mot en försäkringsanstalt.

Förbises må ej heller, att paragrafens stadgande icke hindrar den utmätningssökande att uttaga samma fordran hos försäkringstagaren själv, och att möjlighet för icke önskvärda komplikationer därigenom öppnas.

Å andra sidan skulle emellertid en bestämmelse, som i fråga om automobilskada medgäve utmätningssfrihet även för fordran hos den enligt 4 § från försäkringsplikt fritagna, respektive försäkringstagaren, innebära en sådan anomaly på skadeståndsrättens område, att den icke kan förordas.

Nu påpekade förhållanden synas likväl icke böra avskräcka från att medgiva utmätningssfrihet i den utsträckning förslaget avser att införa sådan.

19 §.

Lagrådet:

Vid jämförelse med bötesatserna för vissa förseelser mot förordningen om motorfordon torde befinnas, att det i första stycket bestämda bötesmaximum tilltagits väl högt och lämpligen kunde sänkas till ettusen kronor.

Promulgationsbestämmelsen.

Lagrådet:

Det torde böra utsägas att ansvarighet enligt 16 § ej äger rum i anledning av händelse, som inträffat före den 1 juli 1929.

Å trafikförsäkring skall lagen om försäkringsavtal vara tillämplig i den mån annat ej följer av vad om sådan försäkring är särskilt stadgat. Härom torde, såsom 1 § i nämnda lag är avfattad, böra göras ett uttalande i ett till samma paragraf fogat nytt tredje stycke.

Förslaget till lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:

Oskar Adelson.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 16 mars 1928.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Efter gemensam beredning med cheferna för social- och handelsdepartementen samt t. f. chefen för kommunikationsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Thyren, lagrådets den 13 mars 1928 avgivna utlåtande över de den 24 februari 1928 till lagrådet remitterade förslagen till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon; och
- 2) lag om viss ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden:

»Vad lagrådet hemställt i fråga om 2, 3, 4, 7, 12 och 18 §§ samt promulgationsbestämmelsen i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon har jag ansett böra vinna beaktande. I enlighet härmed har erforderlig omarbetning ägt rum. Innehållet av 14 och 15 §§ har sammanförts i en paragraf, 14 §, och hava på grund härav efterföljande paragrafer, 16—21 §§ i det remitterade förslaget, erhållit beteckningen 15—20 §§.

Vid 8 § hava två ledamöter av lagrådet hemställt, att den i denna paragraf omförmälda beräkning av livräntas kapitalvärde måtte ske efter grunder, som fastställas av Kungl. Maj:t. Ehuruval det torde kunna antagas, att de jämlikt olycksfallsförsäkringslagen fastställda beräkningsgrunderna skola kunna användas även i fråga om trafikförsäkringen, synes mig, med hänsyn till vad nu anmärkts, lämpligare, att Kungl. Maj:t härom utfärdar särskilda föreskrifter, i vilka tilläventyrs erforderlig avvikelse från sistnämnda grunder kan iakttagas.

En av lagrådets ledamöter har vid 14 och 15 §§ uttalat den uppfattning, att det syntes förtjäna övervägas, huruvida ej föräres skydd mot ansvarighet för sådan vårdslöshet, vilken icke är att anse såsom grov, borde utsträckas till att gälla även de fall, där ett sådant skydd enligt förslaget ej gives honom. I sådant syfte skulle försäkringsanstalt vid dylik vårdslöshet från förärens sida betagas regressrätt mot denne i alla de fall, där försäkringsplikt föreligger,

och den bilägare (staten, kommun m. fl.), som begagnar den honom enligt 4 § tillkommande rätten att hava sitt fordon oförsäkrat, skulle ej äga regressrätt mot föraren i andra fall än då sådan vid trafikförsäkring är försäkringsgivaren medgiven.

Denna fråga, för vilken sålunda påkallats särskild uppmärksamhet, äger nära samband med vissa grundläggande bestämmelser i ansvarighetslagen. Enligt 3 § i sagda lag skola föraren och ägaren sig emellan taga del i ersättningsgäldande med hälften vardera. Om man betager försäkringsgivaren eller i fall, som avses i förslagets 15 §, där omförmälda anstalter regressrätt mot föraren i den omfattning, som inom lagrådet blivit ifrågasatt, har försäkringsgivaren eller anstalten dock möjlighet att för utgivet skadestånd hålla sig till ägaren. Då denne emellertid i sin tur enligt nyssnämnda 3 § kan av föraren återfordra hälften av skadeståndet, blir föraren i själva verket endast delvis skyddad genom de ifrågasatta inskränkningarna i försäkringsgivarens och anstalternas regressrätt mot honom. Detsamma gäller, om man föreskriver, att den bilägare, som begagnat honom enligt förslagets 4 § tillkommande rätt att hava sitt fordon oförsäkrat, skall äga regressrätt mot föraren allenast i den mån han, om trafikförsäkring funnits, skulle haft dylik rätt. Att helt och hållet betaga en sådan bilägare regressrätt mot föraren vid sådan vårdslöshet från dennes sida, som icke är att anse såsom grov, kan endast ske genom ändring i ansvarighetslagens häremot stridande föreskrifter. Vill man bereda föraren skydd mot regresskrav och frihet från ansvarighet i den omfattning, som inom lagrådet ifrågasatts, erfordras ändringar i ansvarighetslagen av den innebörd, att de icke kunna företagas utan en ingående särskild utredning. Ej heller lärer en sådan lösning kunna åvägabringas med bibehållande av de allmänna grunder, å vilka det nu föreliggande förslaget är byggt. Därest en omarbetning av ansvarighetslagen kommer till stånd — vilket av flera skäl torde få anses önskligt — kommer otvivelaktigt noggrant beaktande att ägnas de synpunkter, som nu framförts inom lagrådet. Det bör emellertid framhållas, att jämväl förarens intresse blivit tillgodosett i det föreliggande lagförslaget. Dess genomförande kommer att bereda honom en väsentligt förmånligare ställning än för närvarande och att för honom medföra skydd i fullständigt samma utsträckning som för bilägaren. Om och i vad mån ytterligare rättsskydd åt föraren kan vara påkallat är i främsta rummet ett spørsmål, som tillhör lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av motortrafik. I likhet med lagrådets flesta ledamöter har jag icke ansett någon särskild åtgärd i nu berörda syfte böra vidtagas i samband med framläggande av förslaget till lag om trafikförsäkring.

Vid 19 § har lagrådet uttalat, att det föreslagna bötesmaximum, 2,000 kronor, syntes för högt vid jämförelse med vissa straffbestämmelser i motorfordonsförordningen. För min del har jag, med hänsyn såväl till lämpligheten av att inom specialstraffrätten fastställas tillräckligt rymliga böteslatituder som ock till arten av den förseelse, varom här är fråga, icke ansett mig böra härutinnan frånträda det remitterade förslaget.

I enlighet med lagrådets hemställan har jag låtit utarbета förslag till ändring i 1 § försäkringsavtalslagen.

Utöver den omarbetning, som ägt rum i enlighet med vad nu angivits, hava i de till lagrådet remitterade förslagen vidtagits vissa jämkningar av redaktionell natur.»

Föredraganden uppläser härefter förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon;
- 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; samt
- 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april (nr 77) om försäkringsavtal;

samt hemställer, att förslagen måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

N. Cervin.