

Nr 36.

Ankom till riksdagens kansli den 28 mars 1935 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vägfred m. m.

I en inom första kammaren väckt motion, nr 21, har herr *Lindhagen* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet väsentligen på sätt i motionen närmare angivits.

I en senare motion, nr 275, har herr *Lindhagen* yrkat, att riksdagen ville vid bedömande av den förra motionen taga hänsyn till en i den senare motionen omförmäld petition samt vad motionären i övrigt i denna motion anfört.

Motionerna ha hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet.

De i motionerna framförda önskemålen redovisas här nedan under punkterna A—D. I fråga om de skäl, som ligga till grund för dessa önskemål, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas under nämnda punkter, hänvisa till motionerna.

Inledning.

Innan utskottet går närmare in på de frågor som i motionerna beröras, vill utskottet lämna följande uppgifter ur tillgänglig statistik över motorfordon och motorfordonsolyckor.

Antalet registrerade motorfordon vid årets slut.

År	Personbilar	Omnibusar	Lastbilar	Summa bilar	Motorcyklar
1925	59,122	1,283	19,203	79,608	23,649
1926	70,485	1,569	22,496	94,848	26,312
1927	81,465	1,827	26,230	109,898	35,340
1928	94,301	2,192	30,677	127,660	49,603
1929	99,144	2,511	34,591	136,827	54,846
1930	103,664	2,837	38,071	145,258	56,678
1931	105,283	3,246	40,626	149,378	55,189
1932	101,817	3,404	39,871	146,947	52,164
1933	98,889	3,504	38,564	143,912	47,757

Antalet dödsfall i anledning av olyckor vid trafik med motorfordon m. m.

År	Vid motorfordons- olyckor	Vid järnvägs- olyckor	Vid flyg- olyckor	Vid åkdons stjälpning och överkörning
1921.....	92	61	9	113
1922.....	84	59	3	93
1923.....	105	75	4	105
1924.....	113	71	4	101
1925.....	180	61	4	95
1926.....	146	65	7	93
1927.....	217	82	4	105
1928.....	284	99	5	86
1929.....	321	79	8	100
1930.....	397	79	5	96
1931.....	349	72	10	90
1932.....	382	62	3	96

Härav framgår, att antalet dödsfall till följd av motorfordonsolyckor under åren till och med 1930 kraftigt ökats, medan antalet dödsfall till följd av övriga ovan angivna olyckshändelser icke uppvisar samma tendens. År 1931 har antalet dödsfall till följd av motorfordonsolyckor däremot nedgått. År 1932 steg siffran åter.

Enligt medicinalstyrelsens berättelse om allmän hälso- och sjukvård utgjorde antalet å lasarett eller sjukstugor intagna fall av personskada genom motorfordonstrafik (till och med år 1927 även velocipedtrafik), vilka icke haft döden till följd, under nedan angivna år:

1921.....	1,110	1926.....	2,132
1922.....	1,098	1927.....	2,403
1923.....	1,398	1928.....	2,409
1924.....	1,435	1929.....	3,009
1925.....	1,782	1930.....	3,274

Utskottet vill vidare lämna följande statistiska uppgifter för Stockholms stad beträffande trafikolyckor.

Årtal	Antalet trafikolyckor	Antalet dödade	Antalet skadade
1924.....	1,682	29	525
1925.....	1,978	33	637
1926.....	1,999	26	695
1927.....	2,107	27	746
1928.....	2,698	33	956
1929.....	3,099	41	1,144
1930.....	3,539	45	1,438
1931.....	3,287	35	1,320
1932.....	3,005	31	1,247
1933.....	2,700	23	1,109
1934.....	2,798	29	1,155

A.

Stadsplane- och väglagstiftning.

Motionären utgår ifrån, att motorismens nuvarande utveckling nödvändiggör att samhället genom nya omfattande lagstiftningsåtgärder ingriper för att söka motverka den rådande trafikosäkerheten å gator och vägar. Genom motorfordonen har enligt motionären faran till liv, lem, arbete och egendom blivit en institution i vårt vägväsende och samhället måste bygga grundläggande dammar mot denna fara. Bland nödvändiga åtgärder från samhällets sida nämner motionären först en förbättrad stadsplane- och väglagstiftning.

Härutinnan anför motionären bland annat:

Det bör påbjudas, att i nya stadsplaner tillgodoses kravet på gators och allmänna platser pacifisering. Gatorna erhålla en bredd, som rimligen kan möta i vår tid förefintliga och förväntade trafikbehov. Utom trottoirer anläggas intill dem även cykelbanor. I mitten av varje gata anbringas talrika tillflykter (refuger) till gagn för fotgängare och särskiljande av mötande bilar. Särskilt vid varje gatukorsning läggas mellan trottoirlinjerna refuger för fotgängare. Alla sådana övergångar bli obligatoriskt så kallade övergångsställen med iakttagande givetvis av administrativ reglering mellan bilar och fotfolk, i den mån sådan i trafikcentra anses oundgänglig.

Vidare anordnas i varje gatukorsning en öppen plats i cirkel eller fyrkant. Gatulinjerna böra fortfarande korsa varandra vinkelrätt, men mellan dem utläggas gräsmattor, som lämna sikt åt alla håll redan vid ett annalkande till gatukorsningen. En sådan omväxling skulle också höja gatornas utseende och stadsbilden över huvud taget.

Genom stadsplaneändringar saneras ock gamla stadsdelar i enahanda riktning som ovan sägs dock med rätt för vederbörande kommun att låta dem komma till efterrättelse först i den mån hinderliga hus ombyggas. Anläggning av cykelbanor kan också ske omedelbart genom anlitande till någon del av trottoirerna, där de anses onödigt breda.

Lagen om allmänna vägar på landet revideras i tillämpliga delar i enahanda riktning som stadsplanelagen. Vägarnas bredd tilltages tillräckligt stor. De förses såvitt möjligt med nödtorftiga trottoirer eller framtida utrymmen därtill. Likaså även med cykelbanor eller framtida platser för dem.

I vägkorsningar läggas, där så kan ske, refuger samt tillses, att dylika korsvägar befrias från skymmande vegetation, stängsel eller byggnader invid hörnen. Detta gäller även om större enskilda vägars korsning med allmän väg.

I alla backkrön, som skymma utsikten, och i alla kurvor utan sikt läggas i vägens mitt refuger i tillräcklig utsträckning åt bägge hållen för särskiljande av mötande motorfordon och till gagn även för andra trafikanter. Målade ränder äro otillräckligt skydd.

Dylika extra anläggningar bekostas av bilskattemedlen.

I stadsplanelagen den 29 maj 1931, 2 §, föreskrives, att stadsplan skall utmärka och till gränserna ange de för olika ändamål avsedda områ-

den, vilka ingå i planen, såsom byggnadskvarter, gator, torg, parker och andra allmänna platser m. m. Stadsplan skall ock innehålla de ytterligare bestämmelser angående områdenas bebyggande eller användande i övrigt som finnas erforderliga. Enligt 3 § antages stadsplan av stadsfullmäktige men skall för att bliva gällande fastställas av Konungen. I *byggnadsstadgan den 20 november 1931* stadgas vidare i 15 §, bland annat, att vid uppgörande av stadsplan bör särskilt tillses, att bekväma samfärdsleder förbinda såväl olika delar av staden sinsemellan som även staden med angränsande samhällen, så ock att i övrigt god anslutning ernås mellan det för planläggning avsedda området och annat redan planlagt område i grannskapet; att gator givas sådan riktning, lutning, bredd och anordning i övrigt, att de tillfredsställa trafikens fordringar och kravet på ett tilltalande utseende; att avståndet mellan byggnadslinjerna å ömse sidor om gata i allmänhet icke göres mindre än tolv meter; och att torg, parkeringsplatser och andra för samfärdseln erforderliga allmänna platser anordnas i tillräckligt antal inom olika delar av staden med ändamålsenliga lägen samt lämplig storlek och form. Enligt 17 § i byggnadsstadgan skola genom stadsplanebestämmelser jämväl meddelas erforderliga föreskrifter om användande av andra områden än byggnadskvarter, såsom om gators korsning med varandra i olika plan eller om korsning mellan gata och särskilt trafikområde; om gatas förläggande i tunnel under markens plan m. m.

Lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar stadgar i 3 §, att väg skall läggas där den tarvas och utan oskäligen kostnad bäst kan göras. Den skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter samfärdselns behov. I 30 § samma lag föreskrives bland annat, att utmed väg må ej på mindre avstånd än tolv meter eller, vad angår ödebygdsväg, nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Föreliggande särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka de nu angivna avstånden, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till tjugu meter. Vidare stadgas i 33 § bland annat, att där för vinnande av fri sikt, för vägs upptorkande eller för hindrande av snösamling å väg är erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd påkallas, må föreskrivas skyldighet för jordägaren att inom viss tid ombesörja den erforderliga röjningen. Det må vidare föreskrivas, att det område, föreläggandet avser, skall genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar.

Utskottet.

Förestående redogörelse visar, att den gällande stadsplane- och väglagstiftningen innehåller åtskilliga stadganden om gators och vägars beskaf-

fenhet som syfta till att dessa även ur trafiksäkerhetssynpunkt skola anordnas på bästa möjliga sätt. Man har också tidigare hyst förhoppning att kommunikationsledernas förbättrande skulle avsevärt bidra till att minska mängden av trafikolyckor. Ofantliga penningbelopp ha offrats för sådant ändamål men statistiken visar, att antalet personer som dödsats eller skadats genom motorfordonsolyckor likväl på senare år mångdubblats. Nämda förhoppning har sålunda icke infriats.

Det kan med hänsyn härtill i och för sig förefalla naturligt att i likhet med motionären påyrka vissa nya och mer detaljerade bestämmelser om gators och vägars beskaffenhet. Det förefaller dock utskottet som om de nuvarande bestämmelserna med eftertryck riktat uppmärksamheten å vikten av att gator och vägar anordnas på det sätt som bäst gagnar trafiksäkerheten. Att i lag införa alltför detaljerade bestämmelser kan enligt utskottets mening icke vara lämpligt. De skulle helt visst, på grund av de skiftande förhållandena på olika håll, mången gång komma att förhindra i stället för att befordra den mest praktiska lösningen av uppkommande spörsmål.

Bland de av motionären framförda önskemålen torde likväl yrkandet om införande av gång- och cykelbanor på landsvägarna i viss mån intaga en undantagsställning. Väl torde för närvarande en sådan anordning i många fall av kostnadsskäl icke kunna genomföras. Utskottet åsyftar härvid icke blott anläggningskostnaderna utan även de utgifter som uppkomma för vägens underhåll. Enligt vad inom utskottet upplysts torde det emellertid icke vara uteslutet att exempelvis i sådana fall, där man vid ny- eller ombyggnad av väg har för avsikt att förse densamma med permanentbeläggning, samtidigt anordna en viss del av vägen som gångbana, utan att detta skulle vålla någon avsevärd ökning i anläggnings- eller underhållskostnader. Hinder torde icke heller från kostnadssynpunkt föreligga att jämväl därutöver tillmötesgå förevarande yrkande i vissa speciella fall, där behovet är mest trängande. Såsom exempel härå vill utskottet anföra, att många mindre samhällen å landet genomkorsas av livligt trafikerade vägar utan att dessa ens å de sträckor som omgivas av en tätare bebyggelse försetts med gångbanor. Detta förhållande torde ofta vara förenat med alldeles särskilda olägenheter för ortsbefolkningen.

Behovet av gång- och cykelbanor har även beaktats av de s. k. 1931 års väg- och brosakunniga.¹

Utskottet vill med hänsyn till det anförda förorda, att frågan om möjligheten att åtminstone i viss utsträckning föreskriva skyldighet att anordna gång- och cykelbanor å landsvägarna skyndsamt blir föremål för närmare prövning.

¹ S. O. U. 1934: 27 sid. 259 o. ff.

B.

Lag om trafiksäkerhet, straffbestämmelser m. m.

Nära sammanhängande med frågorna angående gators och vägars lämpligaste beskaffenhet är frågan, vilka krav som kunna uppställas å trafikanterna.

Motionären anför härom i huvudsak följande:

I en ny lag om trafiksäkerhet bör först inskrivas, att vägar, gator och allmänna platser äro till för all tillåten trafik med lika principiell rätt. Det får ej vidare, till och med officiellt, göras gällande, att fotgängare, cyklister, hästfordon, dragkärror och spårvagnar äro hinderliga för »trafiken».

Lagen skall ock giva uttryck för det faktiska förhållandet, att faran till liv, lem, arbete och egendom genom vägväsendets kriminalisering har föranletts av motorismens inbrott över vägarna.

Lagen bör således först och främst upplösa hypnosens av fartens och tidsvinstens tjusning, den fruktansvärdaste fienden till all annan trafik. Begränsning av hastigheten för livligt trafikerade eller tät bebyggda områden stadgas. Dylika föreskrifter måste ock obrottsligen iakttagas.

Tyst motorfart bör införas. Det nuvarande oväsendet i större städernas tätare bebyggelse skall väl någon gång ha spelat ut sin roll. Genom att borttaga denna bilarnas högljudda befallning »ur vägen» tvingas motoristen till varsamhet och respekt för annan trafik. Motorfordonet får i alla fall tillfälle i det långa loppet att tillgodogöra den bilåkande allmänheten möjligheterna till större fart, vilka det naturligtvis icke är meningen att upphäva.

En annan osed, framsprungen ur den förmenta rätten att hålla farten, är det obesvärade sätt, varpå bilismen, åtminstone i Stockholm, utan att minska farten överdådigt rundar korsvägar utan sikt till den nya inslagna vägen. Varje gatuhörn utan tidig sikt får rundas endast med körning i gående, så att bilen ögonblickligen kan stannas.

I lagen bör också lösas den i författningarna olösta frågan om företrädesrätt på huvudvägar för fri och oreglerad fart förbi korsvägar men skyldighet för trafikanter från bivägarna att se sig före vid inträde på huvudväg. Chaufförernas praxis och rättsskipningen synes i viss mån främja en sådan skillnad utan stöd av lag. En sådan skillnad synes knappast försvarlig.

På vägar i landsbygden, där trottoirer saknas, böra bilarna hålla trottoiravstånd till viss bredd öppen för fotgängare och cyklister. Detta bör ske redan på långt avstånd, när sådana trafikanter komma i sikte eller vid backar eller krokar kunna eventuellt komma att passeras.

Vid passerandet av utlagda trottoirer i städer eller på landet bör motorismen fräntas dess nuvarande brutala rättighet att skumma trottoirkanterna, även då fotgängare, till och med i trängsel, befinna sig på gångbanorna. På landet, där trottoirer men ej cykelbana utlagts, bör motorfordon även åläggas att tidigt hålla cykelavstånd vid annalkandet av cyklister.

Då även cyklar kunna skapa faror för fotgängare, bör lagen innehålla särskilda försiktighetsmått även från cyklisternas sida i syfte särskilt, att de vid passerandet av fotgängare sakta eller stanna farten. En var-

ning från cyklistens sida med ringklocka bör dock vara berättigad, blott det ej sker för att kunna vidhålla en överdådig fart.

Motorismens krav, att hästfordon skola försees med lyktor vid mörkrets inbrott, synes ej förtjäna avseende.

Beträffande straff för överträdelse av trafikreglerna anför motionären:

I fråga om bilföraren bör uppsåtligt överträdande av tydliga gripbara föreskrifter föranleda åtal. Även cyklister böra fällas till ansvar vid överträdelse av givna förhållningsorder. För fotgängaren ligger det i hans synnerliga intresse att undvika att åstadkomma trafikolyckor. Fotgängarens självbevarelsedrift är den yppersta vägledningen för honom. Försöken att på olika sätt förhindra fotgängarna att »gå orätt» måste förfela målet. I enlighet härmed böra fotgängare icke åtalas eller bötfällas annat än om de uppenbarligen av tredska eller okynne lägga hinder i vägen för bilfarten genom ett otillbörligt gångsätt.

Vid sidan av böter och frihetsstraff bör införas möjlighet att vid trafikförseelser meddela varning.

Motionären har i annat sammanhang i sin motion särskilt uppehållit sig vid frågan om fotgängares dömande till ansvar för ovarsamt gående. Han framhåller därvid bland annat, att inga fotgängare äro i stånd att städse iakttaga absolut varsamhet på vägarna. Det synes då stridande mot gamla rättsgrundsatser att just de fotgängare, som därigenom råkat komma i olycka för sig själva, skola tillika dömas till ansvar. Därjämte drabbas fotgängaren av utomordentliga påföljder förutom böter. Fotgängaren kan förlora all rätt att av vederbörande försäkringsanstalter erhålla ersättning för sina utgifter i sjukvård, för sveda och värk samt invaliditet m. m. När domstolarna efter gottfinnande fördela vållandet efter vissa bråkdelar så leder denna vanskliga matematik till att från fotgängarens gottgörelse avdrages så mycket som motsvarar den bråkdel av ovarsamheten som antagits böra falla på honom. För övrigt slumpas det med fotgängarnas öden fruktansvärt. I ett rättsfall fann underrätten den överkörda fotgängaren ensam skyldig till ovarsamhet, hovrätten fann bilisten ensam skyldig och högsta domstolen fann fotgängaren ensam skyldig.

Slutligen har motionären erinrat att länsstyrelserna för närvarande kunna i viss omfattning utfärda särskilda ordningsföreskrifter för trafiken. Detta kunde föranleda svårigheter och överraskningar för trafiken. Enligt motionärens mening borde införas enhetliga regler för hela riket.

Nu gällande trafikregler återfinnas i första hand i *vägtrafikstadgan den 20 juni 1930*. Enligt 1 § i denna stadga betecknas såsom vägfärande: envar som å väg framför fordon av vad slag det vara må eller rider eller leder djur eller åker velociped, skidor, kälke eller sparkstötting eller går. Beträffande de vägfärandes skyldigheter stadgas i 2 §, att varje vägfärande — alltså även gående — skall iakttaga *all den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna*. Han skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfärande och

vid vägen boende. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna när polisman därtill giver tecken. Överträdelse av dessa föreskrifter straffas enligt 16 § med dagsböter. Äro omständigheterna försvärande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon må till fängelse i högst ett år dömas.

Enligt 3 § må, där å väg är anordnad gångbana, denna ej begagnas av annan vägfärd än gående, därest icke undantag måste äga rum för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak. Där särskild gångbana icke är anordnad, skall den som framför fordon såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten. Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster. Gående bör iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbanor och vid vägkorsningar. Gående bör ej genom onödigt uppehåll å körbanor hindra trafiken därstädes med fordon. Han bör, då fordon nalkas, skyndsamt vika åt sidan. I 4 § meddelas bestämmelser om ringklockor och dylikt. 5 § handlar om förande av lykta å velociped m. m. Vidare stadgas, att därest sådant finnes av behovet påkallat, länsstyrelse må beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, eller å dess dragare skall föras antingen tänd lykta eller reflexanordningar. Sådant förordnande må dock ej avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåkdon. Om lykter å motorfordon stadgas i motorfordonsförordningen.

I 6 § vägtrafikstadgan meddelas bestämmelser om fordons lämnande å väg. 7 § innehåller vissa speciella stadganden om färd med velociped, automobil och motorecykel.

Enligt 8 § åligger det vägfärd, som framför motorfordon eller fordon för dragare, att vid färd i kurva eller i vägkorsningar eller i branta backar eller där skymmande föremål finnas invid vägbanan i god tid nedbringa hastigheten, så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver, att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid passerande av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter, samt att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng. Beträffande velociped stadgas i samma paragraf, att vid vändning om gatuhörn eller i skarpa kurvor eller å platser, där stark trafik råder, eller eljest, där behörig hänsyn till trafiksäkerheten så kräver, velociped icke må framföras med högre hastighet än att velocipeden kan bringas att stanna så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter. 9 § meddelar bestämmelser om fordons framförande å vägens vänstra sida, omkörning och den s. k. vänsterregeln, då ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs. Enligt

10 § åligger det vägfarande att uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken. När så erfordras skall förare av fordon i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfärandes uppmärksamhet. Även i övrigt skola vissa signaler och tecken givas. Vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse må förare av fordon icke avlägsna sig från platsen innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder, ej heller må han undandra sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen. I 11 § meddelas vissa stadganden om förbikörning och dylikt. 12—15 §§ innehålla bestämmelser om skyldighet att lämna plats för ambulans m. m., om tävling å väg, om särskilda föreskrifter beträffande vissa vägar samt vissa kostnader.

Beträffande de flesta av de föreskrifter som nu nämnts gäller att överträdelse av dem är belagt med ansvar. I vissa fall äro bestämmelserna av allenast rådgivande natur, dock att deras åsidosättande i allmänhet lär kunna föranleda ansvar för ovarsamhet.

Vid sidan av vägtrafikstadgan gäller allttjämt för städer och vissa andra samhällen bland annat en bestämmelse i 2 § *ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868*, vilken stadgar böter 2—50 riksdaler för åkande, ridande eller fotgängare som genom uppenbar vårdslöshet eller trots orsakar hinder eller uppehåll i rörelsen å gata eller annan allmän plats eller ock icke hörsammar de tillsägelser som för rörelsens ordnande och obehindrade gång därstädes eller till olyckors förekommande honom meddelas av polisbetjäningen på stället. Enligt 20 § i ordningsstadgan må vidare överståthållarämbetet eller vederbörande länsstyrelse fastställa särskilda ordningsföreskrifter för plats, där stadgan är gällande, samt för överträdelse därav stadga böter 2—100 riksdaler.

Beträffande färd med motorfordon meddelas åtskilliga särskilda stadganden i *motorfordonsförordningen den 20 juni 1930*. Här må erinras om bestämmelserna i 18 § 1 mom., att vid framförande av automobil hastigheten städse skall anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder samt att automobil ingenstädes må framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas innan en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts. I 2 mom. samma paragraf stadgas, att inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle är högsta tillåtna hastigheten 35 kilometer i timmen, dock att, beträffande viss väg, länsstyrelse och, i fråga om viss gata eller annan allmän plats i stad, polismyndigheten i staden äger, där trafikförhållandena det medgiva, förordna, att hastigheten för personvagn avsedd för högst 7 personer må höjas intill högst 45 kilometer i timmen. Vidare meddelas bland annat bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för personomnibus och lastautomobil. Enligt 34 § skall 18 § i tillämpliga delar även gälla färd med motorecykel (med

visst undantag). I 37 § meddelas vidare vissa bestämmelser om traktortåg. Den som framför automobil eller motorcykel eller traktortåg med otillåten hastighet skall jämlikt 41 § straffas med böter 10—1,000 kronor d. v. s. dagsböter. Har föraren vid förseelsens begående ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, skall han straffas enligt lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Enligt sistnämnda lag den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon stadgas i 1 § straff med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, ej under tio, då den, som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, för automobil, motorcykel (med visst undantag) eller traktortåg. Enligt 2 § gäller att, där någon vid förande av fordon som i 1 § avses varit så påverkad av starka drycker som där sägs eller överskridit medgiven hastighet och han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, skall han dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Utskottet.

Den redogörelse, som utskottet under förevarande punkt lämnat, visar att bestämmelser redan finnas i de flesta hänseenden som av motionären berörts vid framförandet av önskemålet om en särskild »lag om trafiksäkerhet». Ifrågavarande regler äro visserligen splittrade å flera författningar, vilket förhållande onekligen kan medföra någon svårighet att överblicka lagstiftningen på området i dess helhet. Utskottet kan dock icke finna tillräckliga skäl föreligga att upptaga frågan om bestämmelsernas sammanförande i en och samma lag. Det må i detta hänseende anmärkas, att särskilt motorfordonsförordningen på senare tid med endast korta mellanrum varit föremål för ändringar och att det synes lämpligt att avvakta en mera slutgiltig reglering av där innefattade frågor innan en omfattande redaktionell omarbetning äger rum.

Beträffande de särskilda ordningsföreskrifter som utfärdas av överståthållarämbetet och länsstyrelserna vill utskottet dock framhålla önskemålet att de för hela riket böra vara så likformiga som möjligt.

Vad angår innebörden av gällande trafikregler i övrigt har utskottet särskilt uppmärksammat stadgandet i 2 § vägtrafikstadgan, enligt vilket varje vägförande — vid straffansvar enligt 16 § — skall iakttaga all den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Före år 1923 fanns denna princip uttalad allenast beträffande förare av motorfordon och utvidgades först med utfärdandet av en allmän vägtrafikstadga nämnda år, utan närmare motivering, till alla trafikanter. Däremot kunde även dessförinnan enligt den ovan omnämnda 2 § i ordningsstadgan för rikets städer en fotgängare — liksom åkande eller ridande — fällas att böta 2—50 riksdaler därest han, genom

uppenbar vårdslöshet eller trots, orsakade hinder eller uppehåll i rörelsen å gata eller annan allmän plats eller ock icke hörsammade de tillsägelser, som för rörelsens ordnande och obehindrade gång därstädes eller till olyckors förekommande meddelades honom av polisbetjäningen på stället.

Såsom motionären påpekat ha på senare tid under åberopande av 2 och 16 §§ vägtrafikstadgan väckts åtskilliga åtal mot fotgängare för det de gått ovarsamt. Enligt motionären har den allmänna rättsuppfattningen reagerat häremot. Särskilt torde detta gälla, då den åtalade fotgängaren själv blivit mer eller mindre svårt skadad vid tillfället.

Uppenbart är, att någon anmärkning i och för sig icke kan framställas mot principen att envar bör iakttaga erforderlig omsorg och varsamhet när han befinner sig å en gata eller väg. Utskottet vill emellertid framhålla den synnerliga skärpa med vilken denna princip utformats i den förenämnda 2 § i vägtrafikstadgan. Det där uttalade kravet, att vägfärande i varje ögonblick skall iakttaga *all* den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, är visserligen berättigat när det gäller förare av motorfordon, vilket även vid den minsta oförsiktighet från förarens sida kan förorsaka förödande skador å person och egendom. Och vad angår fotgängaren kan en bestämmelse av ifrågavarande innebörd även vara lämplig, därest den inskränkes till ett råd från lagstiftarens sida. Sådana rådgivande bestämmelser finnas i andra paragrafer i vägtrafikstadgan. Enligt utskottets mening måste det däremot för en naturlig uppfattning framstå såsom oegentligt att på sätt nu är förhållandet kriminalisera ett åsidosättande av kravet å erforderlig varsamhet under enahanda förutsättningar då det är fråga om en fotgängare som när det gäller en automobilförare. Den som skall tjänstgöra såsom förare av en automobil måste uppenbarligen icke blott innan färden anträdess tillse, att bilen befinner sig i felfritt skick, utan även under hela färden iakttaga den största uppmärksamhet. Därest en person icke uppfyller de kvalifikationer som förden skull måste krävas, är det hans skyldighet att avstå från att föra motorfordon. Beträffande en fotgängare, som känner sig osäker huruvida han kan bemästra alla uppkommande situationer, är det icke möjligt att uppställa någon motsvarande skyldighet. Han kan, därest han icke vill bli sittande inomhus, trots sin osäkerhet icke underlåta att blanda sig i trafiken — på väg till eller från sitt arbete eller av annan anledning. Erfarenheten lär för övrigt att även den eljest mest uppmärksamme och försiktige fotgängare lätt kan råka att för ett ögonblick försumma den erforderliga uppmärksamheten. Redan den längre tid som hans färdssätt kräver bidrager härtill. En tillfällig ouppmärksamhet kan också ha sin grund i trötthet eller på annat sätt nedsatta själs- eller kroppskrafter.

Från processuell synpunkt vill utskottet framhålla risken att en person,

hur allvarligt han än bemödat sig att efterleva lagar och förordningar, av någon obetydlig anledning — eller till äventyrs utan grund — indrages såsom svarande i en mer eller mindre långvarig rättegång, där det gäller att med vittnens hjälp utreda en så svävande fråga som huruvida han gått ovarsamt. Den avgörande betydelse, som utgången av åtalet i förekommande fall kan ha jämväl med hänsyn till gällande regler om skadestånd, medför också att den tilltalade måste nedlägga all möda och ofta betydande kostnader på sitt försvar.

Vad utskottet nu uttalat synes påkalla ett övervägande, huruvida icke straffbudet i vägtrafikstadgan för den, som icke iakttagit all den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, bör jämkas beträffande fotgängarna. Det må i detta sammanhang anmärkas, att den fara för vilken fotgängaren genom ovarsamhet utsätter sig själv utgör den allra kraftigaste sporre att iakttaga all uppmärksamhet och försiktighet. Tilläggas må, att det även kan ifrågasättas huruvida icke vissa andra vägfärdande, som icke använda ett för övriga trafikanter farligt färdssätt, böra jämnställas med fotgängare.

Beträffande vägtrafikstadgan i övrigt vill utskottet i viss anslutning till sina uttalanden under punkten A här ovan framhålla önskvärdheten av att fotgängare av motortrafiken lämnas tillräckligt utrymme å landsvägarna. I 3 § vägtrafikstadgan föreskrives väl redan nu att, där särskild gångbana icke är anordnad, den som framför fordon skall såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten. Det är dock en allmän erfarenhet, att denna bestämmelse i stor utsträckning åsidosättes. Enligt utskottets mening skulle det vara lättare att upprätthålla en bestämmelse, som föreskreve att visst fixt avstånd — motsvarande till exempel vanlig trottoarbredd — under alla omständigheter skall lämnas fritt vid passerandet av fotgängare. Därest stadgandet icke anses kunna ändras på nu angivet sätt, torde i allt fall en skärpning av detsamma i någon form vara påkallad.

Vad slutligen angår frågan om tyst trafik får riksdagen anledning att taga ståndpunkt till detta spörsmål vid behandling av en efter förslag av de s. k. 1934 års vägtrafiksakkunniga innevarande år framlagd proposition i ämnet, nr 171, vilken kommer att behandlas av andra lagutskottet.

C.

Skadestandsregler och försäkringslagstiftning.

Enligt 1 § i 6 kap. *strafflagen* skall skada, som någon genom brott annan tillfogar, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. Har den som skadan led genom eget vållande därtill medverkat, skall skadeståndet jämkas efter ty som skäligt prövas. 2 § i samma kapitel föreskriver, att i mål som kroppsskada angå skall under ska-

deståndet räknas icke allenast läkarelön och annan kostnad, utan även ersättning för hinder eller brist i den skadades näring, för sveda och värk, så ock för lyte eller annat stadigvarande men, om sådant blivit honom tillfogat. Enligt 4 § i kapitlet gäller, att om någon, som jämlikt stadgande i lag äger rätt till underhåll av den som blivit dödad, genom dennes frånfälle kommer att sakna erforderligt underhåll, då skall honom, efter vad med avseende å såväl den brottsliges tillgångar som andra omständigheter skäligt prövas, tilläggas skadestånd. Detta må efter omständigheterna sättas att utgå på en gång eller å särskilda tider.

Nu nämnda bestämmelser bliva direkt tillämpliga där en förare av motorfordon, eller annat fordon, visas hava vållat skada genom att framföra detsamma ovarsamt.

Vid skada i följd av automobiltrafik gäller härutöver *lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik*. Enligt 1 § i denna lag förstås med automobil varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med motor och icke löper å skenor. För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas person eller egendom, som icke med automobilen befordras, är jämlikt 2 § automobilens ägare ansvarig, ändå han ej är till skadan vållande. Ägaren är dock från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren. Har den som skadan led genom eget vållande därtill medverkat, bestämmer rätten efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Föraren är lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som nyss sagts, där ej av omständigheterna framgår att föraren icke varit vållande till skadan. I 3 § stadgas, att, där både ägare och förare enligt 2 § äro pliktiga att ersätta skada, skola de sig emellan taga del i ersättningens gäldande med hälften vardera.

Varder i följd av trafik med automobil, som mot ersättning tillhållas allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogad någon, som med automobilen befordras, och är föraren därtill *vållande*, är enligt 4 § i lagen ägaren pliktig ersätta skadan. Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, skall skadeståndet jämkas efter ty som skäligt prövas.

I 5 § regleras de fall, att skada uppstått i följd av trafik med två eller flera automobiler samt att i följd av sådan trafik någondera automobilens ägare eller förare eller honom tillhörig egendom lider skada. Enligt 6 § skall, där någon utan lov brukar annans automobil, brukaren i stället för ägaren svara till skada, som därunder inträffar. 7 § meddelar bestämmelser för det fall att någon innehar automobil under nyttjanderätt.

Enligt 8 § skall skadestånd, som jämlikt 1916 års lag skall utgå i fall där någon ljutit döden eller lidit kroppsskada, bestämmas enligt de i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen stadgade grunder.

I 9—12 §§ meddelas vissa bestämmelser angående tid för anhängiggörande av talan om skadestånd, forum m. m.

Enligt *lag den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon*, 1 §, skall å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, finnas trafikförsäkring. Enligt 2 § förstås med motorfordon i denna lag varje för färd på marken avsett för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med motor och icke löper på skenor. Som motorfordon skall icke anses traktortåg, och lagen äger ej heller tillämpning å sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förefinnes, eller å motorfordon som uteslutande användes inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Trafikförsäkringen skall enligt 3 § *dels* för den, som på grund av skada i följd av trafik med det försäkrade 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. Enligt 6 § må trafikförsäkring, förutom av anstalt som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd. I 7 och 8 §§ meddelas bestämmelser angående premierna. Konungen äger enligt 9 § i den mån så finnes nödigt fastställa belopp, vartill premie för trafikförsäkring högst må sättas. Jämlikt 11 § skall försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhopa 60,000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhopa 10,000 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. Kungl. Maj:t har även genom kungörelse den 26 september 1929 föreskrivit, att vid trafikförsäkring å personomnibus, vilken mot ersättning tillhandahålles allmänheten, försäkringsbeloppet för personskada skall, med bibehållande av den i förevarande paragraf stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person, utgöra 60,000 kronor med tillägg av 5,000 kronor för varje person varmed det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet, överstiger sju. I 14 § stadgas, att där i skadestånd skall utgå livränta vars kapitalvärde vid livräntans början, beräknat enligt de grunder Konungen fastställer, överstiger försäkringsbeloppet, skall livräntan nedsättas till det belopp som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

Utskottet vill härefter erinra om *lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*. Enligt 2 § i denna lag skall, där någon i följd av järnvägs drift ljugit döden eller lidit kroppsskada och *vållande* därtill ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last, järnvägens innehavare utgiva skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan. I 3 § meddelas bestämmelser för det fall att någon som är anställd i järnvägens tjänst blivit skadad. Han är berättigad till skadestånd av järnvägens innehavare såvida han ej genom grov vårdslöshet själv ådragit sig skadan, dock att detta ej gäller arbetare som är berättigad till ersättning enligt *lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete*. Enligt särskild lag den 17 juni 1916 skola bestämmelserna i 1886 års lag äga motsvarande tillämpning, där skada uppstått i följd av elektrisk järnvägs drift. Enligt ett rättsfall äro bestämmelserna även tillämpliga med avseende å elektrisk spårväg.

I förevarande ämnen anför *motionären*:

Försäkringslagstiftningen bör, i vad den avser bilägarnas skyldighet att trafikförsäkra sin bil, kompletteras med en bestämmelse, att — liksom bilföraren på grund av försäkringen även vid ovarsamhet befrias från ansvar för skador, tillfogade annan — jämväl fotgängaren eller annan trafikant genom tvångsförsäkringen tillerkännes rätt till ersättning för skador och lidanden, som tillfogats honom, även om någon enahanda ovarsamhet kan läggas honom till last.

Man bör förstå, att från ingendera sidan föreligger här uppsåt att skada annan och ännu mindre uppsåt att skada sig själv. Bilisten kan bedåras av fartens tjusning samt lagarnas och myndigheternas tolerans. Honom såsom förare av det fordon, som infört faran på vägarna, måste därför åläggas större varsamhet. Fotgängaren, den svagare parten i alla avseenden, kommer i regel att iakttaga normal försiktighet. Uppmärksamhet trots denna inre uppfordran är förlätlig, och mänskligt sett oundviklig.

Det måste därför vara en skyldighet för samhället eller de försäkringsbolag, på vilka det avbördat denna skyldighet, att svara för skadeståndet. Om härav föranledes ökning av försäkringspremierna, kan det icke hjälpas. Det livsfarliga fordonet får betala premierna. Icke är det väl rimligt att, för åstadkommande av billiga premier för bilägarna, ett äventyrande av människors välfärd skall opåttalt få upprätthållas utan ens skadestånd.

För övrigt, *lagen om trafikförsäkring av bilarna* innefattar en betydande procent till försäkringsbolagen. Skillnaden mellan deras inkomster och utgifter av en dylik försäkring bör bringas till allmän kännedom. Frågan kan vara, om icke här föreligger ett område för så kallad socialisering genom att göra staten till en opartisk försäkringsanstalt för trafikförsäkring av motorfordon.

Spårvagnar äro ej underkastade trafikförsäkring. Men även de överköra människor, när det faller sig.

I detta sammanhang må erinras, att tvångsförsäkringen för bilar bör lättas så att den ej utgår för bilar, som en längre tid ej tagas i bruk.

Härefter må redogöras för vissa tidigare yrkanden rörande den principiella frågan om omfattningen av ansvarigheten enligt 1916 års lag angående ersättning för skada i följd av automobiltrafik och 1929 års lag om trafikförsäkring.

Till grund för lagen om trafikförsäkring låg ett av tillkallade sakkunniga utarbetat förslag, som år 1928 avlämnades till chefen för justitiedepartementet. I motiven till detta anförde de sakkunniga beträffande trafikförsäkringens omfång bland annat, att man påtagligen icke kunde gå så långt, att försäkringen skulle bli verksam vid rena olyckshändelser, vilka icke kunde läggas någon till last, samt att den, som ville 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 hotade honom i livet, söka skydd i en olycksfallförsäkring.

Sedan Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag förelagt 1928 års riksdag proposition, nr 201, i ämnet, yttrade utskottet i avgivet utlåtande, nr 42 — efter att ha framhållit behovet av ytterligare utredning om sättet för trafikförsäkringsrörelsens bedrivande — i fråga om trafikförsäkringens omfång:

Vid den blivande utredningen synes jämväl böra komma under övervägande möjligheten att utvidga försäkringsgivarens ansvarighet. Särskilt förefaller det utskottet önskvärt, att även rena olyckshändelser bli indragna under försäkringen. Därmed vunnos ock, att civila processer, huruvida uppkommen skada berodde på ren olyckshändelse, ej vidare behövde förekomma. Då de fall, där ren olyckshändelse verkligen föreligger, torde vara relativt fåtaliga, lär den höjning av premien, som skulle betingas av en dylik utvidgning, sannolikt bli måttlig.

På hemställan av utskottet blev propositionen av riksdagen avslagen.

I samband med framläggandet av ny proposition, nr 99, vid 1929 års riksdag anförde föredragande departementschefen, statsrådet Bissmark, beträffande försäkringens omfång:

I likhet med utskottet finner jag beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen att omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Jag tänker därvid närmast på sådana, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada. Erfarenheten visar, att användandet av motorfordon, även om det sker med all försiktighet, innebär en fara för andra trafikanter, och från denna synpunkt synes det mindre betänkligt att avvika från den eljest i vår lagstiftning i allmänhet gällande grundsatsen, att skadeståndsplikt förutsätter vållande. Emot att nu utsträcka försäkringen tala emellertid starka skäl. Först och främst synes det betänkligt, att vid åläggandet av nya bördor å motortrafiken göra dessa tyngre genom att ytterligare utöka försäkringens omfattning. Men därtill kommer en annan omständighet, som högeligen försvårar en utsträckning av försäkringsskyddet i detta sammanhang. Jag syftar på önskvärdheten, för att icke säga nödvändigheten av att försäkringsgivarens ansvarighet icke göres vidsträcktare än bilägarens. Att förplikta en person att bekosta för-

säkring mot skada, för vilken han ej är ansvarig, är i stort sett detsamma som att göra honom ansvarig för skadan. En utvidgning av trafikförsäkringsskyddet bör enligt mitt förmenande förknippas med en revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. En dylik revision har också från olika håll påyrkats, men meningarna om riktlinjerna för denna gå alltjämt isär och erforderliga utredningsarbeten, vilka torde komma att beröra skadeståndsrättens centrala delar, ha ännu icke upptagits. Att nu låta en revision av ansvarighetslagen föranleda ytterligare uppskov med förevarande lagstiftningsfråga torde icke böra ifrågakomma. Vid oförmälda revision, som knappast länge låter sig undanskjuta, lär nödig uppmärksamhet komma att ägnas frågan om trafikförsäkringsskyddets utvidgning till rena olyckshändelser.

I motion av herr Möller hemställdes emellertid, att den föreslagna trafikförsäkringen måtte givas sådant omfång, att försäkringsgivaren bleve ansvarig såväl i anledning av skada å egendom, som med fordonet i fråga befordrades, som ock i anledning av skada å person, även om försäkrings-tagaren ej vore för skadan ansvarig.

Utskottet anförde i sitt utlåtande, nr 14, i denna del:

En fråga, som tilldragit sig utskottets särskilda uppmärksamhet, har varit, huruvida försäkringsgivares ersättningsplikt borde utvidgas till att i större eller mindre grad omfatta även skada, som uppkommit vid rena olyckshändelser. Vid riksdagen år 1928 anförde utskottet, att vid den utredning i ärendet, som utskottet fann erforderlig, jämväl syntes böra komma under övervägande möjligheten att utvidga försäkringsgivares ansvarighet, samt att det särskilt förefölle utskottet önskvärt, att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen. Departementchefen har emellertid funnit sig icke nu kunna tillstyrka en utsträckning av ansvarigheten på sätt sålunda ifrågasatts. Herr Möller däremot har i sin motion hemställt om sådan ändring av 3 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, att försäkringsgivares ersättningsskyldighet skulle omfatta all skada, som uppkommer vid trafik med motorfordon. Att gå så långt som i denna motion föreslagits kan utskottet emellertid icke nu tillstyrka. Däremot finner utskottet alltjämt goda skäl tala för att åtminstone vissa fall av skada vid ren olyckshändelse komma att omfattas av försäkringen. Utskottet anser sig emellertid icke böra hemställa om ändring i förslaget på denna punkt utan förordar allenast avlåtande av en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om skyndsam utredning och förslag i detta hänseende. Anledningen till denna utskottets ståndpunkt är i främsta rummet en önskan att vid den obligatoriska trafikförsäkringens införande i möjligaste mån söka undvika förändringar i den nu brukliga ansvarighetsförsäkringen av sådan art, att deras inverkan å premierna är svår att beräkna. Nagon statistisk erfarenhet till ledning för bedömandet av den ökning i risken, olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle innebära, föreligger icke. Enligt utskottets mening bör dylik statistik åvägabringas redan från början av den obligatoriska trafikförsäkringens bedrivande, och sedan ett något så när tillräckligt material sammanbragts, lär Kungl. Maj:t vilja till omprövning upptaga frågan om försäkringspliktens utvidgning. Därest icke vid samma tid kan företagas den revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, var-

med utvidgningen av trafikförsäkringsskyddet enligt departementschefens mening bör förknippas, synes det böra tagas under förnyat övervägande, huruvida denna omständighet må lägga hinder i vägen för berörda utvidgning. Vad angår spörsmålet, om skyddet bör utsträckas att omfatta alla olyckshändelser, har utskottet väl i likhet med departementschefen närmast beaktat sådana fall, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada, men det synes utskottet kunna ifrågasättas att under försäkringsskyddet indraga även visa andra fall.

Utskottet, som i huvudsak tillstyrkte propositionen, hemställde på grund av det anförda tillika, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville skyndsammast möjligt verkställa utredning, huruvida och i vad mån skyldighet borde stadgas för trafikförsäkringsskadeersättning att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

År 1932 yrkades i en av herr Gardell i Gans väckt motion, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag rörande sådan komplettering av lagen om trafikförsäkring m. m., att även rena olyckshändelser bleve inbegripna under försäkringen.

Utskottet anförde i sitt utlåtande, nr 17, i anledning av motionen:

Utskottet vidhåller alltså sin år 1929 uttalade uppfattning om önskvärdheten av utvidgning av den obligatoriska trafikförsäkringen att avse åtminstone vissa fall av skada vid ren olyckshändelse. Enligt vad utskottet inhämtat har Kungl. Maj:t, sedan riksdagen år 1929 avläst skrivelse med begäran om utredning i ämnet, igångsatt sådan utredning. Utskottet förutsätter, att denna icke göres vidlyftigare än som oundgängligen erfordras och att densamma bedrivs med skyndsamhet. Något skäl att nu avlåta en ny skrivelse till Kungl. Maj:t uti ifrågavarande syfte torde alltså icke föreligga.

Utskottet hemställde, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Vid riksdagen år 1933 hemställdes i en motion av herr Dalberg, att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda och till riksdagen inkomma med förslag till sådan ändring av lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, att en skadad skall lättare och säkrare erhålla ersättning för personlig skada i följd av automobiltrafik, såsom att skadestånd alltid skall utbetalas med undantag dock i de fall, där det visas, att den skadade är uppsåtligt vållande eller visat grov vårdslöshet.

Därjämte yrkades emellertid i en motion av herr Christiernsson, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och framläggande av förslag till upphävande av lagen angående ansvarighet

för skada i följd av automobiltrafik och i sammanhang därmed erforderlig komplettering av lagen om trafikförsäkring å motorfordon.

Utskottet anförde i avgivet utlåtande, nr 32:

Vad först angår herr Christiernssons motion göres i densamma gällande, att de stränga skadestandsreglerna i 1916 års lag saklöst kunde upphävas, i all synnerhet om försäkringsplikten enligt 1929 års lag utvidgas. Härvid vill utskottet till en början framhålla, att trafikförsäkringen enligt 1929 års lag jämväl länder till skydd för ägaren liksom brukaren och föraren av det försäkrade motorfordonet. Vad försäkringsgivaren utgivit på grund av försäkringen, kan han sålunda icke kräva åter av ägaren under annan förutsättning än att denne själv uppsåtligt förorsakat skadan eller genom grov vårdslöshet vållat densamma. Denna regel gäller jämväl i förhållande till brukare och förare beträffande skadestånd, för vilket de jämte ägaren äro ansvariga. I den mån ifrågakommande skadestandsbelopp på grund av ett och samma olycksfall överskjuta de i 11 § av 1929 års lag angivna belopp, kan dock ägaren, brukaren eller föraren komma att på grund av 1916 års lag slutligen ansvara för den överskjutande delen utan att han uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet vållat skadan. Enligt utskottets mening kan det emellertid knappast komma i fråga att upphäva det sålunda överskjutande skadestandsansvaret under annan förutsättning än att den obligatoriska trafikförsäkringens belopp höjes. Det torde dock icke föreligga tillräckliga skäl att pålagga samtliga ägare av motorfordon den ökning av försäkringspremierna, som därav skulle bli en följd.

Med det nu anförda vill utskottet dock icke bestrida, att vissa bestämmelser i 1916 års lag tarva omarbetning. Enligt vad utskottet inhämtat har emellertid inom justitiedepartementet, med utgångspunkt från bestämmelserna om förhållandet mellan flera automobilägare eller mellan ägare, brukare och förare inbördes, redan igångsatts utredning i syfte att verkställa en omarbetning av nämnda lag.

Vidkommande herr Dalbergs motion kan utskottet icke finna vad däri anförts utgöra skäl för en utvidgning av det skadestandsansvar, som enligt 1916 års lag åvilar ägare, brukare och förare av motorfordon. Där emot vidhåller utskottet sin flera gånger förut uttalade mening, att åtminstone vissa fall av ren olyckshändelse borde omfattas av trafikförsäkringen. Utskottet anser sig icke kunna göra något närmare uttalande angående de fall, då en utvidgning av trafikförsäkringsansvaret sålunda bör komma i fråga. Prövningen härav synes i första hand böra äga rum vid den utredning, som riksdagen år 1929 begärt i ovan omförd mald skrivelse till Kungl. Maj:t. Utskottet förutsätter, att av denna utredning föranledda förslag skyndsamt föreläggas riksdagen.

Vid riksdagen år 1934 antogs därefter en lag om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ i 1916 års lag, varigenom skadestandsreglerna vid kollision mellan två motorfordon förenklades.

Med anledning av riksdagens skrivelse år 1929 har den 18 januari 1932 avgivits ett preliminärt utlåtande av försäkringsinspektionen angående möjligheterna att verkställa en statistisk utredning i ämnet.

I skrivelse till försäkringsinspektionen den 25 september 1933 anförde *chefen för justitiedepartementet*:

I skrivelse den 19 april 1929 (nr 94) anhöll riksdagen att Kungl. Maj:t ville skyndsammast möjligt verkställa utredning, huruvida och i vad mån skyldighet borde stadgas för trafikförsäkringsgivare att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Med anledning härav anmodade dåvarande chefen för justitiedepartementet i skrivelse den 16 oktober 1929 försäkringsinspektionen att inkomma med förslag till åtgärder för erhållande av nödigt statistiskt material att ligga till grund för bedömandet av ökningen i premierna för trafikförsäkring, därest denna utsträcktes, på sätt av riksdagen ifrågasatts, att omfatta jämväl skada vid rena trafikolyckor, samt i övrigt avgiva det yttrande, vartill omständigheterna kunde föranleda.

Försäkringsinspektionen, som den 19 januari 1932 inkom med utlåtande i ärendet, framhöll bland annat, att försäkringsbolagens uppgifter icke voro tillräckliga för erhållande av nödigt statistiskt material, enär ifrågavarande olycksfall, vilka icke omfattades av gällande trafikförsäkring, i stor utsträckning icke kommo till försäkringsbolagens kännedom. Försäkringsbolagens material måste därför kompletteras från helt andra källor, varvid i första rummet polismyndigheterna kunde tänkas komma i fråga. För att kunna åstadkomma statistiskt material för bedömandet av den erforderliga premiehöjningen vid den ifrågasatta utvidgningen av trafikförsäkringen förutsattes emellertid ett närmare fixerande av de olycksfall, som skulle komma att omfattas av nämnda utvidgning. I detta hänseende ansåge sig försäkringsinspektionen icke kunna på egen hand träffa ett avgörande.

Sedan frågan om en revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik under innevarande år blivit föremål för behandling inom justitiedepartementet, har ovan avsedda spörsmål upptagits till förnyat övervägande. Därvid har funnits lämpligt att vid en statistisk utredning för bedömande av premiehöjningen i händelse av vidgat trafikansvar utgå från förutsättningen, att automobilägares ansvarighet för skada, som i följd av trafik med automobilen tilfogas person eller egendom som icke med automobilen befordras, utsträcker till att omfatta samtliga de fall, där ej den skadelidande genom grov vårdslöshet vållat skadan dock med jämkning av skadeståndet i sådana fall, där den skadelidande bevisligen varit vållande. På grund härav får jag anmoda försäkringsinspektionen att ånyo avgiva yttrande i detta ärende, därvid försäkringsinspektionen har att utgå från nyss angivna förutsättning. I utlåtandet bör angivas, huruvida det för vinnande av syftet med den ifrågasatta statistiken måste anses erforderligt, att uppgifter införskaffas från landet i dess helhet, eller om statistiken lämpligen kan begränsas till att avse städerna eller vissa av dem. Utlåtandet bör innefatta förslag, huru nödiga primäruppgifter rörande olycksfallen skola erhållas och huru bearbetningen av detta material bör organiseras. Därest anordnandet av statistiken anses föranleda särskilda kostnader, böra dessa beräknas. Till utlåtandet bör fogas förslag till sådant blankettryck jämte anvisningar, som må anses erforderligt för införskaffandet av primäruppgifterna.

Styrelsen för föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar har därpå den 18 april 1934 till försäkringsinspektionen avgivit följande promemoria i ämnet:

P. M.

Till behandling föreligger fråga om utvidgning av trafikförsäkringen att inom ramen av nu stadgade försäkringssummor omfatta skada å person (kroppsskada) i följande fall:

I. Den skadade har befordrats med motorfordon, vilket icke mot avgift tillhandahållits allmänheten. Föraren är till skadan vållande men är annan person än ägaren.

II. Skada har i följd av trafik med motorfordon åsamkats person, som icke befordrades med fordonet. Av omständigheterna framgår, att skadan varken vållats av föraren eller förorsakats av bristfällighet å fordonet.

A. Allmänna synpunkter till I.

För försäkringsgivarna skulle den ifrågasatta utvidgningen enligt I innebära, att överensstämmelse åvägabragtes mellan trafikförsäkring å privatfordon och sådan försäkring å fordon i den yrkesmässiga trafiken beträffande de skadefall, som skola ersättas. Olägenheter av något slag för försäkringsgivarna torde icke behöva befaras inträda genom denna utvidgning, utan torde snarare utjämnaudet av den nuvarande överensstämmelsen medföra vissa fördelar för försäkringsgivarna i samband med skaderegleringen.

För motorfordonsägarna, vilkas intressen i förevarande fråga försäkringsgivarna torde hava att beakta, ställer sig dock den ifrågasatta utvidgningen annorlunda.

Mot nuvarande begränsning av försäkringsskyddet för passagerare i privatfordon har främst riktats den erinran, att det för närvarande ofta bliver beroende på rena tillfälligheter, om sådant skydd föreligger. Det har exempelvis framhållits, att under en och samma färd medföljande personer kunna åtnjuta skydd genom trafikförsäkringen ena stunden, då ägaren själv sitter vid ratten, men sakna sådant skydd i nästa stund, då ägaren låtit annan övertaga fordonets förande. Vidare har erinrats därom, att den, som ämnar medfölja ett privatfordon, icke ens kan med säkerhet konstatera om han kommer att åtnjuta försäkringsskydd i händelse föraren vållar honom skada, enär detta bliver beroende på om föraren, såsom han måhända föregiver, verkligen är den laglige ägaren till fordonet. Det har därför synts påkallat, att passagerarens skydd göres oberoende av, om ägaren eller annan fört fordonet.

Mot en sådan utvidgning av trafikförsäkringen torde dock resa sig vissa principiella betänkligheter. Utvidgningen skulle innebära, att motorfordonsägarna ålades kostnaderna för ett icke oväsentligt skadeståndsansvar, vilket enligt nu gällande lag icke åvilar dem. Det torde ur denna synpunkt kunna ifrågasättas, om icke föreliggande spörsmål borde anstå i avbidan på en närmare prövning av frågan, om och i vilken utsträckning ägare av privat motorfordon verkligen kan åläggas ansvarighet för skada å passagerare, vilken vållats av annan. En sådan prövning kan giva till resultat, att det i viss utsträckning vore obilligt att låta ägaren svara för förarens vållande. Om exempelvis en bilägare utlånat sitt fordon till vänner för en nöjestur, synes det icke rimligt att ägaren skall svara för skada, som den ene deltagaren i nöjesturen under förande av fordonet vållar den andre. Överhuvud torde ett ansvar för ägaren vid skada å passagerare ofta framstå såsom mindre rimligt i de fall, då fordonet brukats helt i annans intresse än ägarens. Särskilt torde få

gälla, att bilägarna icke borde belastas med någon som helst kostnad för de fall, att fordon brukats olovligt och skada genom förarens vållande åsamkats passagerare, vilken vetat att fordonet varit olovligen brukat.

Vid vissa tjänste- och skyldskapsförhållanden mellan ägaren och föraren torde det däremot framstå såsom naturligt, om ägaren finge svara för förarens vållande.

Den i och för sig berättigade tanken, att försäkringsskyddet för passagerare i privatfordon borde vara oberoende av om ägaren eller annan fört fordonet, torde sålunda väcka spörsmål, till vilka ståndpunkt måhända icke borde tagas utan samband med en mer allsidig revision av lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

B. *Kostnaderna för en utvidgning av trafikförsäkringen enligt I.*

Det torde få ankomma på de enskilda trafikförsäkringsanstalterna att taga ställning till frågan om den höjning av riskpremien, som anstalterna finna erforderlig för övertagande av den ökade risken. Styrelsen äger icke att å anstalternas vägnar uttala ett bedömande härutinnan, men såvitt med hänsyn till föreliggande material kan bedömas torde kostnaderna för ifrågavarande utvidgning kunna förväntas stanna inom 10 procent av nuvarande trafikförsäkringspremier, vilken höjning torde kunna avse såväl automobiler som motorcyklar. Den i och för sig sämre risken för passagerare å motorcykel kan antagas vara kompenserad av det förhållande, att dessa fordon i större utsträckning än automobiler föras av sina ägare, varför trafikförsäkringen redan nu i betydande utsträckning torde täcka skador å passagerare, till vilka vållande hos föraren förelegat.

C. *Allmänna synpunkter till II.*

Medan betänkligheterna mot en åtminstone partiell utvidgning av trafikförsäkringen enligt I icke göra sig starkare gällande, torde synnerligen allvarliga erinringar kunna göras mot en utvidgning av trafikförsäkringen att omfatta personskada vid de rena olyckshändelserna.

1) Här gälla i högre grad än vid en utvidgning enligt I de principiella betänkligheterna mot att ålägga motorfordonsägarna kostnaderna för ersättandet av skador, för vilka de enligt gällande lag icke äro ansvariga och för vilka icke heller enligt allmänt rättsmedvetande ansvarighet bör för dem ifrågakomma.

Det torde i själva verket ur sociala synpunkter få anses äventyrligt att helt uppgiva sambandet mellan skuld och skadeståndsskyldighet. Följverkningarna härav få anses vara mycket svåröverskådliga och kunna befaras bliva ur allmänna synpunkter icke önskvärda.

I motiven till nu gällande automobilansvarighetslag (1912 års sakkunnigbetänkande sid. 37) framhölls, att de, vilka vid en viss tidpunkt trafikera vägar och gator, icke kunde anses hava anspråk på att trafiken icke finge undergå några förändringar, så att den bleve farligare, och att de, därest ett nytt trafikmedel, farligare än de förutvarande, infördes, icke utan vidare kunde göra den, som införde detta trafikmedel, ansvarig för alla de olyckor, som föranleddes av detsamma. Tvärtom finge trafikanterna anses skyldiga underkasta sig förändringar i trafiken och att anpassa sig efter desamma. Började vissa trafikanter begagna ett nytt gagnrikt och betydelsefullt trafikmedel, som vore farligare än de förutvarande, finge de övriga trafikanterna söka öka sin

försiktighet. Endast om farorna bleve så svårartade, att de ej med användning av skälig försiktighet kunde undvikas, borde ansvaret för dem läggas å de personer, som begagnade sig av det farliga trafikmedlet.

Dessa uttalanden, vilka tillkommo då ännu allmän ovilja mot automobiltrafiken förefanns och då stora delar av befolkningen »med underskattande av automobilens förtjänster ensidigt fästa sig vid de med dess användande förenade olägenheterna» (betänkandet sid. 35), torde vara värda att bringas i åtanke nu, då motortrafikens nytta och betydelse för samhällslivet mångdubblats men då det likväl överväges att betunga motorfordonsägarna med ett ansvar, som icke ifrågasättes bliva ålagt andra trafikanter. Att farorna genom motortrafiken numera blivit »så svårartade, att de ej med användning av skälig försiktighet kunna undvikas», torde icke kunna göras gällande. Fastmer torde den tekniska utvecklingen giva skäl för den åsikten, att vid ett försiktigt framförande av motorfordonen mindre fara föreligger för olycksfall nu än för ett par decennier sedan, då fordonen voro väsentligt svårare att manövrera och säkerhetsanordningarna mindre tillfredsställande.

Gällande lag ålägger motorfordonsägarna en så vittgående ansvarighet, att fråga t. o. m. är, om denna ansvarighet kan anses fullt försvärad numera, då motorfordonens egen »farlighet» så avsevärt minskats och dessa fordon blivit i stort sett till samma nytta för alla delar av befolkningen. Det kunde med hänsyn härtill sägas ligga närmare till hands att överväga en begränsning av denna för motorfordonsägarna speciella ansvarighet än en vidgning av densamma.

2) Ur trafikförsäkringsgivarnas synpunkt torde särskilt få uppmärksammas den ifrågasatta utvidgningens inverkan å nuvarande system med bonus vid skadefria år. Enligt detta system beviljas premienedsättning då under ett eller flera år ej förekommit försäkringsfall, för vilket ersättning fordrats eller kommer att fordras. Försäkringstagarnas intresse att genom särskild aktsamhet söka i möjligaste mån undvika försäkringsfall och därmed förbunden förlust av bonusförmånen skulle säkerligen avsevärt försvagas, om denna förmån ginge förlorad genom en händelse, till vilken ägaren och föraren varit utan skuld. Försäkringstagaren måste säga sig, att hans möjligheter att erhålla och behålla bonus även vid den största försiktighet kan bli beroende av tillfälligheter. Bonussystemets verkningar för förbättrad trafiksäkerhet torde därigenom avsevärt försvagas, och den med bonussystemet åsyftade graderingen av premien efter risken kommer icke att vidare kunna genomföras i samma grad som hittills.

Dessa olägenheter torde icke kunna undvikas genom föreskrift, att bonus icke skall förloras på grund av skadefall, till vilket vållande hos fordonets ägare eller förare icke förelegat. Försäkringsgivarna torde nämligen i allmänhet icke kunna särskilja de skadefall, vilka skolat ersättas enligt nu gällande lagstiftning, och de rena olycksfallen. För ett sådant särskiljande erforderlig utredning kommer att sakna intresse för ersättningsspörsmålet och kan icke ifrågakomma allenast för ett ställningstagande till bonusfrågan.

D. Kostnaderna för en utvidgning av trafikförsäkringen enligt II.

Det tages här för givet, att en utvidgning av trafikförsäkringen enligt II icke kommer att rubba de särskilda regler, vilka enligt lagen den 2 mars 1934 om ändrad lydelse av 5 och 11 §§ automobilansvarighetslagen

skola från och med den 1 juli 1934 gälla, då i följd av trafik med två eller flera motorfordon kroppsskada åsamkats någondera fordonets ägare eller förare.

Vidare förutsättes, att jämkning enligt 6 kap. 1 § strafflagen skall äga rum vid enkelt vållande hos den skadade samt att rätt till ersättning helt bortfaller vid uppsåt eller grovt vållande hos denne.

I styrelsens promemoria av den 11 oktober 1933¹ har angivits, att de till II hänförliga fall, i vilka ersättning på grund av nu gällande lag uteblivit, finge betraktas som relativt fåtaliga i jämförelse med de i nämnda promemoria under a) och b) angivna fall, i vilka rätt till ersättning för skada å passagerare icke föreligger, att det därvid i regel rört sig om fall, där den skadade uppenbarligen själv vållat skadan samtidigt med att omständigheterna klart pekat på, att föraren varit oskyldig till skadan, samt att fall, där den skadade varit helt utan skuld till skadan och likväl blivit utan ersättning, kunde betecknas som sällsyntheter. Detta uttalande är icke att förstå så, att en utvidning av trafikförsäkringen att omfatta rena olyckshändelser bör antagas medföra oväsentlig kostnadsökning, utan tager sikte på det förhållande, att de enskilda fall, där ersättning *helt* uteblivit, äro relativt fåtaliga.

Vid bedömandet av de ekonomiska verkningarna av en utvidgning av trafikförsäkringen enligt II torde hänsyn få tagas ej endast till ansvarigheten i de såsom relativt fåtaliga betecknade fall, där ersättning nu helt uteblivit, utan även till följande särskilda förhållanden:

a) För närvarande utbetala försäkringsgivarna i viss utsträckning nedsatt ersättning i fall, då den skadade visserligen ej varit vållande till sitt olycksfall men ovisshet råder, huruvida fordonets förare bör anses från vållande helt fri. En uppgörelse genom utbetalning av nedsatt ersättning kan ofta i dylika fall motiveras exempelvis av önskvärdheten att undvika de med en rättstvist förbundna olägenheterna och kostnaderna. Även om föraren med stor sannolikhet skulle vid en rättslig prövning befinnas från vållande fri, torde för närvarande icke sällan en viss ersättning tillerkännas den skadade, med hänsyn till nämnda önskvärdhet, eller i ett eller annat fall då den skadades personliga förhållanden eller andra särskilda omständigheter därtill föranleda. Efter en utvidgning av trafikförsäkringen till rena olyckshändelser skulle i nu berörda fall komma att utgå full ersättning.

b) Vidare utbetalas nu i betydande utsträckning en på grund av den skadades eget vållande jämkad ersättning, varvid jämningsgraden i enlighet med 2 § automobilansvarighetslagen bestämmes med hänsyn såväl till beskaffenheten av den skadades vållande som till presumptionen för ett vållande hos föraren. I den mån presumptionen är svag undergår sålunda jämningsgraden en motsvarande ökning. I dessa fall kommer efter den ifrågasatta utvidgningens genomförande ersättning att utgå till den skadade efter en jämningsgrad, som bestämmes uteslutande med hänsyn till graden av den skadades vållande, medan de omständigheter som sammanhänga med förandet av fordonet bliva utan inverkan å ersättningen.

c) För försäkringsgivarna torde försäkringens utvidgning till rena olycksfall komma att medföra ökade praktiska svårigheter att påvisa ett vållande hos den skadade själv för jämkning i dennes skadestånd.

¹ Ej intagen i utskottets förevarande utlåtande.

Sälunda torde polismyndigheterna i fall, där den förberedande polisundersökningen icke synts visa behov av åtal mot föraren, ej komma att i samma utsträckning som hittills fullfölja sina undersökningar, enär detta icke såsom nu kan vara av vikt för skadad persons rätt. Material för bedömande av ett vållande hos den skadade torde härigenom icke sällan gå förlorat.

I fall, där polisundersökning ej förekommer, torde det ofta komma att ställa sig än svårare för försäkringsgivarna att erhålla sådant material. Då den skadades skydd bliver oberoende av förarens skuld torde föraren ofta komma att sakna varje intresse av att tillvarata tillgänglig bevisning, vilken måhända bort leda till en avsevärd minskning av den skadades ersättning. Föraren torde i själva verket ofta bliva mer benägen att utan erinran låta den skadeståndskrävande få sin ersättning än att utsätta sig för obehag från dennes sida genom att påvisa ett vållande hos honom, medan för närvarande ofta intresse föreligger hos föraren att påvisa en skuld hos den skadade för att därigenom fria sig själv.

d) Det torde icke heller böra förbises, att införandet av rätt till ersättning vid rena olyckshändelser förmodligen kommer att föranleda stigande obenägenhet hos domstolarna att fastslå vållande hos den skadade i många fall, där sådant skulle ansetts föreligga så länge skadeståndsskyldigheten varit knuten till ett åtminstone presumerat vållande hos föraren. Erfarenheten torde komma att visa, att vid ett ersättningsansvar utan skuld en ganska avsevärd ovarsamhet från den skadades sida kommer att utgöra förutsättning för jämkning av någon betydelse.

Vilken premieförhöjning, som bör beräknas, torde icke kunna med någon tillförlitlighet angivas, men styrelsens ledamöter anse för sin del, att densamma i varje fall icke torde böra försöksvis beräknas lägre än 10 procent av trafikförsäkringspremierna.

I samband med frågan om trafikförsäkringens utvidgning att omfatta rena olyckshändelser har uppkommit tanken, att ersättning för icke ekonomisk skada (sveda och värk samt lyte) borde utgå endast i fall av uppsåt eller vållande hos den skadeståndsskyldige. Styrelsen anser, att detta uppslag förtjänar övervägande.

Då fråga är om ett ansvar för bilägaren vid rena olyckshändelser synes ansvaret böra begränsas till den ekonomiska skadan. Grunden för ett sådant ansvar torde obetingat få anses så svag, att detsamma i varje fall icke borde avse mer än den skadades direkta ekonomiska förlust.

Det torde emellertid kunna ifrågasättas, om icke rätten att av trafikförsäkringsgivare utfå ersättning för icke ekonomisk skada redan i sin nuvarande omfattning kommer att i längden medföra olägenheter av icke ringa social betydelse. Den skadade gör ju genom rätten till sådan ersättning vanligen en direkt förtjänst på sitt olycksfall. Hos allmänheten försvagas därigenom helt naturligt uppfattningen om det förkastliga i att utnyttja olyckan för ekonomisk vinning. Den skadade, som i saknad av rättsregler för uppskattningspenningar av den ej ekonomiska skadan bestämmer sina anspråk härutinnan mer eller mindre godtyckligt, frestas lätt att även för sin ekonomiska skada fordra ersättning, som ej står i riktig proportion till hans verkliga förluster. Ur nu berörda synpunkter torde det få anses angeläget att överväga, i vilken utsträckning rätten att av försäkringsgivaren utfå ersättning för icke ekonomisk skada bör beskäras.

Genom en begränsning av ersättningarna för icke ekonomisk skada till fall, där skadan uppkommit genom uppsåt eller vållande, torde en verklig besparing vinnas i kostnaderna för försäkringsfall. Därest en utvidgning av trafikförsäkringen enligt I och II verkligen kommer till stånd bör densamma i så fall kunna genomföras med mindre höjning av riskpremien än den, som eljest bleve erforderlig.

Slutligen torde böra påpekas, att motorfordonsägarnas ansvarighet vid rena olyckshändelser icke torde böra utvidgas utöver försäkringsbeloppens ram.

Försäkringsinspektionen har den 20 juni 1934 avgivit följande utlåtande:

I skrivelse den 25 september 1933 har försäkringsinspektionen anbefallts att ånyo avgiva yttrande med förslag till åtgärder för erhållande av nödigt statistiskt material att läggas till grund för bedömandet av ökningen i premierna för trafikförsäkring, därest denna utsträcker, på sätt av riksdagen ifrågasatts, att omfatta jämväl skada vid rena trafikolyckor.

Sedan inspektionen hos föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar hemställt, att denna måtte utse en med skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringen väl förtrogen person att biträda vid utredningen, utsåg föreningen till fullgörande av sådant uppdrag avdelningschefen i försäkringsaktiebolaget Hansa fil. kand. E. Andersson.

För bedömande av förevarande spörsmål har inspektionen i samråd med Andersson verkställt vissa statistiska undersökningar.

Det har ansetts vara av vikt att för en mera allmän orientering i frågan angående en eventuell utvidgning av trafikförsäkringen hava tillgång till en statistik över den ekonomiska betydelsen av personskadorna jämfört med sakskadorna. En specialundersökning häröver har för åren 1930—1932 företagits inom ett antal större bolag med tillämpning av en approximativ metod. Resultatet framgår av tab. 1, i vilken anges antal och belopp för personskador i procent av antal och belopp för samtliga skador.

Tab. 1.

Riskklass	Antal personskador (inkl. personskador kombinerade med egen- domsskador) i procent av hela antalet trafikförsäkringsakador	Personskadornas belopp i procent av skadebeloppet för samtliga trafikförsäk- ringaskador
Personbilar	14	48
Lastbilar	11	42
Trafikbilar (omnibussar inräknade)	17	48
Motorcyklar	39	75
Samtliga riskklasser	16	50

Icke fullt var sjätte skada var alltså helt eller delvis personskada; vad beträffar själva skadebeloppet föll däremot ungefär hälften på personskador.

Egendomsskadorna dominera helt i fråga om antalet, och beträffande skadebeloppet hava de lika stor ekonomisk betydelse som personskadorna.

En approximativ beräkning visar, att lågt räknat icke mindre än 80 procent av egendomsskadorna avse motorfordon; den relativa kostnaden för sistnämnda skador torde emellertid komma att i viss mån nedgå på grund av den av årets riksdag beslutade lagändringen, vilken träder i kraft den 1 juli 1934 och leder till, att skador å andra motorfordon komma att i framtiden ersättas i något mindre utsträckning än nu. Antagas omkostnadstillägget och övriga i premien ingående tillägg vara proportionella mot riskpremierna för de olika skademomenten, disponeras alltså i runt tal av trafikförsäkringspremien

50 procent för personskador,
40 procent för skador å andra motorfordon,
10 procent för egendomsskador i övrigt.

Då den obligatoriska trafikförsäkringens sociala betydelse främst torde ligga i det skydd den erbjuder mot de ekonomiska följderna av personskador, men försäkringspremien ändock, såsom framgår av det nyss sagda, till en avsevärd del åtgår för täckande av utgifter för skador av annan art, är det enligt inspektionens mening av synnerlig vikt, att man, när det gäller en utvidgning av trafikförsäkringen, iakttaga den största återhållsamhet beträffande utsträckningar av försäkringens giltighet i fråga om egendomsskador, i all synnerhet som dessa skador huvudsakligen avse motorfordon.

Inspektionen har nu närmare haft att överväga möjligheten att genom polismyndigheterna erhålla statistiskt material för belysande av kostnaderna för en utvidgning av trafikförsäkringen. För detta ändamål har undersökts ett större bolags erfarenhet angående frekvensen av de skadefall, för vilka polisutredning föreligger. Två på förhand fixerade slutreglerade serier av skador i oavbruten nummerföljd, en mindre och en större, lades till grund för undersökningen. I bägge fallen medtogos endast trafikförsäkringar tecknade fr. o. m. den 1 juli 1929.

Av undersökta 1,063 person- och sakskadur å ett sammanlagt belopp av 192,528 kronor (mindre serien) visade sig enligt de uppgifter, som förelågo i vederbörande skadeakter 789 stycken med ett sammanlagt belopp av 102,922 kronor ej ha föranlett polisundersökning. 74 procent av antalet och 53 procent av beloppet voro alltså reglerade utan polisundersökning. Beträffande resultaten för de olika trafikområdena hänvisas till tab. 2.

Tab. 2. 1,063 person- och sakskadur (mindre serien).

	Utan polisundersökning		Med polisundersökning	
	Antal	Belopp	Antal	Belopp
Trafikområde I (Stockholm och Göteborg med omnejd)	254	19,016	85	20,722
Trafikområde II (Malmöhus län)	59	6,999	16	4,166
Trafikområde III.1 (Norrländ exkl. Gästrikland och Jämtlands län).....	95	18,717	23	8,715
Trafikområde III.2 (övriga landet)	381	58,190	150	56,003
Total	789	102,922	274	89,606

Av de 1,063 skadorna i tab. 2 utgjordes 136 stycken av personskador med ett sammanlagt skadebelopp av 58,343 kronor, varav 59 stycken med ett sammanlagt skadebelopp av 12,694 kronor ej föranlett polisundersökning.

För att erhålla ett mera omfattande material beträffande personskadorna genomgickos sedermera för samma bolag samtliga personskador avseende trafikförsäkringar tecknade fr. o. m. den 1 juli 1929 och slutreglerade under åren 1930—1933 och ej ingående i mindre serien. Den sålunda undersökta större serien omfattade 380 personskador med ett sammanlagt skadebelopp av 313,761 kronor.

Av ifrågavarande skador hade 119 med ett sammanlagt belopp av 41,247 kronor ej föranlett polisundersökning. Av nedanstående tab. 3, som innehåller samtliga personskador ur större och mindre serien, framgår, att över hela landet, även i de större städerna, ett relativt sett rätt betydande antal skador reglerats utan att polisundersökning skett.

Tab. 3. 516 personskador (större och mindre serien).

	Utan polisundersökning		Med polisundersökning	
	Antal	Belopp	Antal	Belopp
Trafikområde I (Stockholm och Göteborg med omnejd).....	44	12,032	102	98,884
Trafikområde II (Malmöhus län).....	16	3,420	29	23,933
Trafikområde III.1 (Norrländ exkl. Gästrikland och Jämtlands län).....	16	10,183	42	49,406
Trafikområde III.2 (övriga landet).....	102	28,306	165	145,940
Total	178	53,941	338	318,163

Ur de meddelade siffrorna angående slutreglerade skador kunna givetvis icke dragas några säkra slutsatser angående förhållandena beträffande samtliga reglerade skador, ej heller beträffande skador, som icke ersättas enligt nuvarande bestämmelser. Emellertid torde man på grund av de redan anförda siffrorna hava fog för antagandet, att en statistik upprättad genom polismyndigheternas försorg måste även beträffande personskador bliva rätt ofullständig och detta redan i fråga om antalet skador. Än större blir givetvis osäkerheten, när det gäller att uppskatta skadebeloppet. Under sådana förhållanden anser försäkringsinspektionen det icke möjligt att på denna väg erhålla något tillfredsställande material för bedömande av kostnadsökningen.

En väg för erhållande av statistik över skador, som nu icke ersättas av bolagen, vore möjligen — om utvidgningen av trafikförsäkringen skulle begränsas till enbart personskador — att ålägga läkarna att lämna vissa uppgifter angående av dem behandlade skador, vilka förorsakats av automobilolyckor. Försäkringsinspektionen anser sig emellertid ej heller böra tillråda försök med en dylik anordning, detta främst med hänsyn till att den kostnadsökning, som det gäller att uppskatta, ej torde vara högre än att man preliminärt bör kunna nöja sig med ett skönsmässigt bedömmande. Det kan rent av ifrågasättas, huruvida ett försök till behandling av frågan på grundval av något statistiskt material, som samlats innan den utvidgade försäkringen trätt i funktion, kan giva siffror, vilkas värde för bedömande av kostnadsökningen står i rimligt förhållande till de

kostnader och det arbete, som kräves för materialets insamlande. I fråga om de svårigheter, som föreligga vid en dylik statistisk undersökning, får försäkringsinspektionen därjämte hänvisa såväl till sitt utlåtande den 18 januari 1932 som till vad föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar anfört i bifogade P. M. Enligt föreningens mening äro de enskilda fall, där ersättning för personskada helt uteblivit vid tillämpning av nuvarande lagstiftning, relativt fåtaliga. Tyngdpunkten i arbetet med beräkningen av kostnadsökningen skulle därför, såsom också närmare framgår ur föreningens P. M., ligga i en uppskattning av ersättningsbeloppen vid en på ett eller annat sätt utvidgad trafikförsäkring beträffande sådana skador, som redan reglerats av bolagen. Varje dylik beräkning torde emellertid stöta på oöverstigliga svårigheter. Föreningen uttalar också den meningen, att den premieförhöjning, som bör beräknas, om försäkringen utvidgas till att omfatta personskador föranledda av rena olyckshändelser, icke torde kunna med någon tillförlitlighet angivas. Styrelsens ledamöter anse, att förhöjningen i varje fall icke torde böra försöksvis beräknas lägre än 10 procent av trafikförsäkringspremierna.

Försäkringsinspektionen finner för sin del med stöd av det nyss anförda, att man, därest försäkringen skall utsträckas, torde få inskränka sig till att i anslutning till vad tidigare skett vid själva införandet av trafikförsäkringen, preliminärt fastställa en skönsmässig förhöjning av premien, för att sedermera, när erfarenhet vunnits angående verkningarna av utvidgningen, fixera en på direkt statistik grundad premie.

Genom beslut den 13 april 1934 har Kungl. Maj:t anbefallt statistiska centralbyrån att efter samråd med vissa myndigheter och andra vederbörande utarbeta och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder för åvägabringande försöksvis för en tidsperiod av tolv månader av en statistik över olyckor vid trafik med motorfordon, huvudsakligen grundad på uppgifter från vederbörande polismyndigheter. Av det ovan anförda framgår, att enligt vad försäkringsinspektionen nu kan finna, en dylik statistik icke torde hava någon större betydelse för det här föreliggande spörsmålet.

Möta alltså mycket avsevärda svårigheter att på ett tillfredsställande sätt verkställa en på statistik grundad förhandsbedömning av kostnadsökningen vid trafikförsäkringens utvidgning till rena olycksfall, synas möjligheterna större när det gäller att bedöma en utvidgning i viss annan riktning av försäkringen. Denna utvidgning, vilken ifrågasatts inom föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar, avser skador å passagerare i fordon, som icke mot avgift tillhandahålles allmänheten, under dess förande av annan person än ägaren, därest denna person är till skadan vållande.

Inspektionen har ansett det önskligt att ungefärligen kunna bedöma den kostnadsökning, som en dylik utvidgning skulle medföra. För detta ändamål synes man kunna utgå från erfarenheten från de riskklasser, där passagerarskador, som bevisligen vållats av föraren, nu ersättas av försäkringen, alltså från erfarenheterna beträffande trafikbilar och omnibussar, och därefter tillämpa de härvid vunna resultaten på andra grupper av motorfordon. Inspektionen har därför från de sexton bolag, som äga ett avsevärdare bestånd i dessa riskklasser, begärt och erhållit vissa uppgifter angående personskador inom trafikförsäkringen åren 1930—

1932, med fördelning å passagerarskador och andra skador. Resultatet av undersökningen meddelas i tab. 4 och 5.¹

I runt tal visa sig passagerarskadorna för de ifrågavarande riskklasserna utgöra ungefär $\frac{1}{3}$ av sammanlagda personskadebeloppet, alltså ungefär $\frac{1}{6}$ av hela skadebeloppet, om personskadorna få anses representera halva skadebeloppet. Under antagande att i fråga om icke trafikbilar vid en utvidgad försäkring passagerarnas andel i samtliga personskador är lika stor som i fråga om trafikbilar, vilket i varje fall icke torde innebära någon underskattning av passagerarskadornas förekomst, skulle även för dessa fordon kostnaderna för passagerarskador komma att utgöra $\frac{1}{6}$ av hela skadebeloppet. Härav torde emellertid en väsentlig del täckas av den redan existerande trafikförsäkringen. Man synes därför vara på säkra sidan, om man antager, att den här ifrågasatta utvidgningen kommer att medföra en premieökning ej överstigande i genomsnitt 10 procent. Ett noggrannare resultat torde möjligen erhållas, om en undersökning även verkställdes beträffande den relativa ekonomiska betydelsen av de nu ersatta passagerarskadorna för privatbilar, lastbilar och motorcyklar. Inspektionen har emellertid ej ansett sig böra betunga bolagen med bearbetning av sitt skadematerial för nu ifrågavarande ändamål.

Härefter vill utskottet meddela vissa uppgifter angående av svenska automobiltarifföreningen tillämpade trafikförsäkringspremier. Dessa premier utgöra 1) för personbilar för privatbruk eller affärsbruk, ej i yrkesutövning använda av handelsresande, resehandlande eller reseinspektör 71—131 kronor; 2) för personbilar i yrkesutövning använda av handelsresande, resehandlande eller reseinspektörer 131—155 kronor; 3) för tunga lastbilar med en lastningsförmåga av 3,000 kilogram eller däröver använda för godsbefordran eller personbefordran utan avgift 154—182 kronor; 4) för tunga lastbilar med en lastningsförmåga av 3,000 kilogram eller däröver använda i yrkesmässig godstrafik 168—196 kronor; 5) för lätta lastbilar med en lastningsförmåga understigande 3,000 kilogram 112—147 kronor; 6) för persontrafikbilar i Stockholm och Göteborg med omnejder ävensom i Malmö och Norrköping 191 kronor; 7) för persontrafikbilar å andra platser 110—164 kronor; 8) för omnibusar använda å linje som berör Stockholm med omnejd 238 kronor; 9) för omnibusar använda å andra linjer 165—307 kronor; samt 10) för motorcyklar 32—83 kronor.

Utskottet.

Den av motionären upptagna frågan om en utvidgning av trafikförsäkringen beträffande skador i anledning av automobiltrafik äger ett nära samband med reglerna i fråga om ersättning för skada i följd av dylik trafik överhuvud. Utskottet har fördenskull funnit sig böra upptaga till omprövning några av de grundläggande reglerna i sådant hänseende.

De skador som åsamkas genom motorfordon böra på sätt skett i försäkringsinspektionens ovan intagna utlåtande uppdelas i två huvudgrupper, å ena sidan personskador och å andra sidan egendomsskador.

¹ Bilagorna här uteslutna.

För en jämförelse mellan dessa grupper inbördes är den i utlåtandet omförmälda utredningen angående av vissa trafikförsäkringsbolag utbetalta ersättningsbelopp av stort intresse. Denna synes visa, att cirka 50 procent belöper å vardera gruppen. Oaktat ersättningsbeloppen för båda grupperna sålunda uppgå till ungefär samma belopp, är det emellertid uppenbart, att ur social synpunkt personskadorna äro av den ojämförligt största betydelsen.

Utskottet vill först upptaga gällande ersättningsregler till skärskådande med hänsyn till *skada å person*.

Den av utskottet förut lämnade redogörelsen visar, att frågan, *i vilka fall ersättning överhuvud skall utgå*, för närvarande är beroende av, förutom 6 kap. strafflagens allmänna skadestandsregler, de särskilda bestämmelser som därutöver meddelats i 1916 års lag om ersättning för skada i följd av automobiltrafik. 1929 års lag om trafikförsäkring avser däremot i förhållande till den skadade allenast att i viss begränsad omfattning garantera att han kan utfå det skadestånd vartill han enligt nyssnämnda regler kan vara berättigad.

Grunden till att särskilda bestämmelser överhuvud meddelats utgör givetvis, att de allmänna reglerna icke ansetts tillfyllest i fråga om skador, som åsamkas av det långt efter strafflagens tillkomst införda fortskaffningsmedlet automobilen. Sådana specialregler ha även visat sig erforderliga beträffande vissa andra fortskaffningsmedel — järnväg, elektrisk spårväg och luftfartyg.

Beträffande automobilerna stadgades till en början i en lag år 1906, bland annat, att ägaren av en sådan skulle i skadeståndshänseende ansvara för vållande hos föraren, oavsett om ägaren själv genom mindre noggrant val av förare ådagalagt någon bristande omsorg eller ej. Genom 1916 års lag i förevarande ämne togs därefter ett nytt betydelsefullt steg i syfte att skydda trafikanter som utsattes för faran att påköras av automobil. Sålunda stadgas, på sätt förut nämnts, i 2 § av lagen, att en skadad person, som icke befordrats med automobilen i fråga, skall erhålla ersättning av ägaren, såvida ej av omständigheterna framgår att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren. Även föraren är ersättningsskyldig, om ej av omständigheterna framgår att han ej vållat skadan. Stadgandet innesluter dels en materiell bestämmelse, att ägaren ansvarar för skada i följd av bristfällighet hos automobilen och liksom enligt 1906 års lag för förarens vållande, dels ock en processuell bestämmelse angående omkastad bevisbörda. Betydelsen av stadgandet ligger förutom i ägarens ansvar för förarens vållande huvudsakligen i den omkastade bevisbördan. Denna torde ock ha medfört att ersättning i ett stort antal fall utgått, där sådan eljest icke kunnat utdömas.

Beträffande regeln om den omkastade bevisbördan framträda emeller-

tid å andra sidan vissa menliga följder av att lagstiftaren sålunda givit det viktigaste skydd mot automobiltrafiken, som infördes genom 1916 års lag, processuell och icke materiell innebörd. Regelns processuella karaktär medför till en början att regeln, sett från den skadades synpunkt, kommer att verka mycket ojämnt. Så skall exempelvis en fotgängare, som själv icke är i minsta mån vållande till honom vid en påkörning åsamkade skador, erhålla fullt skadestånd, om det ej kan bevisas att skadan varken förorsakats av bristfällighet hos bilen eller vållats av föraren, men går helt miste om skadestånd, därest sådant bevis föres. En fotgängare, som själv är i någon mån vållande, erhåller jämkat skadestånd, om det ej kan styrkas att skadan icke tillika förorsakats av bristfällighet hos bilen eller vållats av föraren, men går helt miste om skadestånd därest sådant bevis föres. Å andra sidan kan en fotgängare, som i själva verket är grovt vållande, erhålla fullt skadestånd, därför att det ej kan utredas hur det tillgått vid olyckstillfället. En skadad persons möjlighet att erhålla ersättning är alltså beroende icke så mycket av i vilken grad han själv medverkat till olyckan som av utredningen angående automobilförarens vållande eller icke-vållande, och den synnerligen vanskliga prövning som domstolen i detta hänseende skall vidtaga blir trots omkastningen av bevisbördan avgörande för utgången av den för den skadade så viktiga ersättningsfrågan. Det är bekant att, såsom motionären framhållit, domstolarna i olika instanser vid denna prövning kunna komma till diametralt motsatta resultat. Den osäkerhet, som härav vållas i frågan huruvida en skadad överhuvud kommer att förklaras berättigad till ersättning, synes i och för sig innefatta en mycket allvarlig olägenhet. Härtill kommer, att, där ersättning likväl tilldömes den skadade, den lär bli föremål för jämkning även om den skadade endast gjort sig skyldig till en i och för sig mycket förklarlig ouppmärksamhet.

Såsom utskottets redogörelse utvisar har riksdagen åren 1928, 1929, 1932 och 1933 uttalat sig för en utjämning av de nuvarande skadestandsreglernas verkningar i den riktning att ersättning på grund av trafik-säkringen skulle komma att utgå även vid s. k. rena olycksfall. Utskottet ger alltså liksom nämnda är sin fulla anslutning till detta önskemål. Det synes dock starkt kunna sättas i fråga huruvida man bör stanna därvid. Såsom föredragande departementschefen anförde vid framläggande av förslag till lagen om trafikförsäkring vid 1929 års riksdag visar erfarenheten, att användandet av motorfordon, även om det sker med all försiktighet, innebär en fara för andra trafikanter. Detta uttalande bestyrkes till fullo av statistiken, vars kurvor för antalet dödade eller skadade vid motorfordonsolyckor väsentligen följa kurvan för antalet motorfordon. Denna statistik synes ock ådagalägga den stora sociala betydelsen av att de risker för andra trafikanter, som användande av motorfordon sålunda i sig innebär, i största möjliga utsträckning förde-las. Utskottet syftar härvid på en fördelning efter försäkringsmässiga

grunder. Ett sådant medel har också på andra områden kommit till användning för att för den enskilde minska de risker, som äro gemensamma för ett större antal människor. Det torde böra framhållas, att en dylik försäkringsmässig fördelning icke ägt rum genom den försäkring som regleras i lagen om trafikförsäkring. Denna har sålunda utformats i annat syfte och avser, som förut nämnts, i förhållande till den skadade allenast att i viss utsträckning säkerställa det skadestånd, som enligt eljest gällande regler skall utgå. Trafikförsäkringen är sålunda, enligt den i lagen om försäkringsavtal begagnade terminologien, en ansvarighetsförsäkring och icke en olycksfallsförsäkring.

De gällande skadestandsreglerna och den nuvarande trafikförsäkringens natur medföra, att den, som vill känna sig något så när tryggad även när fråga är om ett »rent olycksfall» eller han själv i någon mån kan sägas vara vållande, icke kan lita till ifrågavarande skadestandsregler och trafikförsäkringen. Av förarbetena till trafikförsäkringslagen framgår också att avsikten med trafikförsäkringen icke varit att den skulle tjäna såsom en olycksfallsförsäkring, utan har hänvisats till att den som vill skydda sig mot de risker som nu äro i fråga får skaffa sig en egen försäkring. Beträffande en sådan privat olycksfallsförsäkring gäller enligt 18 § lagen om försäkringsavtal att den försäkrade äger utbekomma ersättning även om han själv medverkat till olycksfallet såvida han ej ådagalagt *grov* vårdslöshet. Att på detta sätt två försäkringar vid sidan av varandra äro erforderliga, är i och för sig icke tillfredsställande. De komma även i många fall att täcka samma risker, varför personen i fråga för dessa blir dubbelt försäkrad. Härtill kommer, att flertalet personer, och givetvis de personer som äro mest i behov av ersättning, icke äro ekonomiskt tillräckligt bärkraftiga för att teckna en egen försäkring av någon betydelse.

Vad nu anförts synes utgöra skäl att taga under övervägande, huruvida icke trafikförsäkringen bör omdanas till verklig olycksfallsförsäkring. Utskottet vill bringa i åtanke den tvångsreglering av liknande frågor som genomförts i lagen om försäkring för olycksfall i arbete. I 24 § av denna lag stadgas, att ersättning skall utgå till den skadade såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Har detta föranletts därav att den skadade ej ställt sig till efterrättelse gällande anordning eller föreskrift om åtgärder för undvikande av olycksfall och äro omständigheterna sådana att han därigenom måste anses ha gjort sig skyldig till *grov* vårdslöshet eller har olycksfallet föranletts därav att den skadade varit av starka drycker berusad, må ersättningen enligt 25 § skäligen nedsättas. (Enligt uppgift brukar nedsättningen i förra fallet utgöra cirka 25 procent och i senare fallet inemot 50 procent). Till grund för nu nämnda bestämmelser i olycksfallsförsäkringslagen, enligt vilka den skadade i viss utsträckning erhåller full ersättning även om han själv varit vållande till olycksfallet, ligger erfarenheten, att den som dagligen arbetar i närhe-

ten av farliga maskiner eller eljest mera regelbundet har att utföra ett riskfyllt arbete så småningom icke kan undgå att ägna den med arbetet förbundna faran mindre uppmärksamhet. Denna synpunkt äger även giltighet beträffande dem som färdas å gator och vägar. Utskottet har förut framhållit, att även den eljest mest uppmärksamme och försiktige fotgängare lätt kan råka att för ett ögonblick försumma den erforderliga uppmärksamheten. Därvid erinrades också, att redan den längre tid hans färdssätt kräver kunde bidra därtill, samt att ouppmärksamheten också kunde ha sin grund i trötthet eller på annat sätt nedsätta kropps- eller själskrafter. Utskottet vill i detta sammanhang påpeka ett uttalande av förut omnämnda s. k. 1931 års väg- och brosakunniga, som beträffande vägar med stark trafik anför, att de gående oroas av den hastiga motortrafiken och befinna sig i *ständig fara*. Minsta ovarsamhet hos en motorfordonsförare kunde medföra en olycka liksom ouppmärksamhet från fotgängarna kunde vara lika ödesdiger.

Utskottet vill erinra att enligt norsk rätt ägaren av automobil skall utgiva ersättning exempelvis till en fotgängare, som skadas vid trafik med bilen, såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Har den skadade genom grov vårdslöshet medverkat därtill, är han berättigad till ersättning, därest även automobilens ägare eller förare felat. I sådant fall äger rätten bestämma omfattningen av skadeståndsskyldigheten. För egen del vill utskottet väl icke förorda att automobilägaren åläggas personlig skadeståndsskyldighet i sådan omfattning som i norska lagen. Däremot lär det möta mindre betänkligheter att ålägga automobilägaren skyldighet att teckna en försäkring som medger en skadad person ersättning i huvudsakligen den utsträckning som med nämnda lag åsyftas. Beträffande möjligheten att ålägga automobilägaren plikt att hålla försäkring till skydd för risker, vilka han eljest ej ansvarar för, må erinras, att redan införandet av den omkastade bevisbördan i 1916 års lag motiverades med att automobilägaren kunde skydda sig genom försäkring. I själva verket erkändes därigenom att vad man skäligen kunde fordra av en bilägare, när det befanns nödvändigt att göra ett avsteg från allmänna skadestandsregler, var att han genom försäkring beredde andra det skydd som åsyftades. Ett direkt åläggande för automobilägaren att teckna försäkring innebär, även om försäkringen i enlighet med vad här förutsatts skulle omfatta vissa nya risker i förhållande till den nuvarande trafikförsäkringen, icke för honom några olägenheter av den allvarliga art som kan följa av den omkastade bevisbördan. Hans skyldigheter äro i förra fallet begränsade till att årligen erlägga en viss premie och kan sålunda på förhand beräknas, varemot den omkastade bevisbördan för honom innebär fullkomligt oberäkneliga risker.

Därest i enlighet med den tankegång åt vilken utskottet här ovan givit uttryck full ersättning på grund av försäkring skulle komma att utgivas, så snart den skadade icke genom grov vårdslöshet medverkat till skadan,

komme ersättningen att utgå med väsentligt större jämnhet än för närvarande. Utskottet förutsätter nämligen att domstolarna beträffande dem, som icke själva föra något farligt fordon, skola fordra ett betydande mått av vållande innan det betecknas som grovt. Försäkringsbolagens bedömande av frågan om den skadade är berättigad till ersättning blir också väsentligt underlättat, vilket åter bör medföra en minskning i administrations- och rättegångskostnader och sålunda i sin mån motverka en ökning av premierna. Frågan om automobilföraren kan dömas till ansvar skulle ock bliva utan större betydelse för skadestandsfrågan. Härav bör åter följa, att den senare kan avgöras på ett tidigare stadium än nu i allmänhet torde ske. Uppenbarligen bör man dock se till att en ändring i skadestandsreglerna icke medför att anställande av åtal mot vårdslösa automobilförare underlåtes. Att för sådant ändamål sammankoppla ansvars- och ersättningsfrågorna kan dock icke vara påkallat.

Beträffande de fall, då den skadade visat grov vårdslöshet, kan det ifrågasättas att väl medge jämkning men samtidigt föreskriva vissa gränser för denna. En sådan bestämmelse skulle för försäkringsbolagen ytterligare underlätta en skadereglering på frivillighetens väg. (Jfr ovan anmärkt praxis beträffande jämkning av ersättning enligt olycksfallsförsäkringslagen.)

Utskottet vill framhålla, att den omständigheten, att automobilägarna enligt den ordning som ovan ifrågasatts skulle ha att teckna försäkring och gälda premier för risker, vilka de eljest ej skola ansvara för, icke behöver medföra att de i realiteten komma att slutligen vidkännas ifrågasvarande kostnad. Som regel torde i alla fall, där bilen i fråga användes i förvärvsverksamhet, kunna förväntas, att kostnaden kommer att uttagas av allmänheten, d. v. s. de försäkrade, i form av förhöjda priser å transporter, varor eller andra prestationer. Att den prisförhöjning, som för detta ändamål kan erfordras, dock för allmänheten blir så gott som omärklig, synes ligga i öppen dag. Beträffande de bilar som endast användas för privatbruk kommer däremot ägaren att få slutligen vidkännas kostnaden. Då privatbilarna emellertid icke äro till någon nytta för den övriga allmänheten men däremot för denna medföra åtskilliga olägenheter, varjämte deras ägare kunna bättre än andra undfly bilismens menliga verkningar, synes det icke kunna framställas några berättigade invändningar mot att kostnaden i nämnda fall stannar å automobilägaren.

Beträffande bedömandet av den premieökning, som kan följa, må för övrigt anmärkas, att full ersättning redan nu i ett antal fall läres utgå även till dem som själva i större eller mindre grad vållat olycksfallet, enär detta deras vållande icke kunnat bevisas.

Utskottet övergår härefter till frågan *vilka personer som skola vara berättigade till skadeersättning* enligt de av utskottet ovan ifrågasatta reglerna. Jämlikt 1916 års lag kan endast den, som icke befordras med auto-

mobilen i fråga, mot dess ägare och förare åberopa den där stipulerade omkastade bevisbördan. Den som själv befordras med automobilen äger däremot icke bekomma skadestånd av föraren med mindre denne visas vara vållande, och automobilens ägare blir som regel icke skadeståndsskyldig gentemot den som befordras i hans bil även om föraren visas vara vållande. Endast om automobilen mot ersättning tillhandahålles allmänheten är jämväl ägaren ersättningsskyldig då föraren visas vara vållande. I anslutning härtill stadgas i trafikförsäkringslagen, att den obligatoriska trafikförsäkringen icke gäller skada å person som färdas i fordonet med mindre försäkringstagaren, d. v. s. som regel automobilägaren, är för skadan ansvarig.

Till stöd för de väsentligt snävare stadestandsreglerna i 1916 års lag beträffande dem, som befordras i det fordon varom fråga är, anfördes i förarbetena till lagen, att de personer, som låta sig befordras med automobil, underkasta sig frivilligt den därmed förbundna risk och kunna ej anses hava anspråk på att automobilägaren till deras förmån skall underkastas det stränga ansvar som ålagts honom enligt 2 §. Detta uttalande torde icke längre äga giltighet. Det innebär sålunda näppeligen någon särskild risk att låta sig befordras med en automobil. Snarare är den som befordras med automobil utsatt för mindre risker att råka ut för skada än de som gå till fots. Såsom föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar i sin ovannämnda promemoria framhållit har också mot begränsningen av försäkringsskyddet för passagerare i privatfordon riktats den erinran att det för närvarande ofta blir beroende på rena tillfälligheter om sådant skydd föreligger. Det har exempelvis framhållits att under en och samma färd medföljande personer kunna åtnjuta skydd genom trafikförsäkringen ena stunden, då ägaren själv sitter vid ratten, men sakna sådant skydd i nästa stund, då ägaren låtit annan övertaga fordonets förande. Föreningen har vidare framhållit, att en utvidgning av trafikförsäkringen i förevarande avseende skulle innebära, att beträffande de skadefall som skola ersättas överensstämmelse åvägabragtes mellan trafikförsäkring å privatfordon och sådan försäkring å fordon i den yrkesmässiga trafiken. Olägenheter av något slag för försäkringsgivarna syntes icke behöva därav befaras. För egen del anser utskottet att det även för automobilägaren bör vara naturligt att han alltid har passagerarna i sin automobil försäkrade.

Det bör också framhållas, att enligt den nu gällande lagstiftningen en automobils ägare eller förare, som skadas vid kollision med annan automobil, är sämre ställd än exempelvis en cyklist som kolliderar med en automobil. Åtminstone därest trafikförsäkringen omändras till olycksfallsförsäkring kan denna skillnad icke försvaras. Överhuvud synes det utskottet, att alla som lida skada i följd av automobiltrafik böra vara likställda i frågan om ersättning för personskada.

I fråga om kostnaderna för en utvidgning av trafikförsäkring med avse-

ende å den krets av personer som därav skyddas får utskottet hänvisa till försäkringsinspektionens utlåtande. Det må emellertid anmärkas, att den där gjorda beräkningen rubbas därest andra förändringar i trafikförsäkringen än inspektionen förutsatt vidtagas. För övrigt framgår av inspektionens utlåtande att dess beräkning är helt approximativ.

Av synnerlig betydelse för trafikförsäkringens förmåga att fylla sin uppgift är frågan angående det *högsta belopp med vilket ersättning på grund av försäkringen bör utgå*. Såsom i utskottets redogörelse omnämnts skall försäkringsgivarens ansvarighet enligt gällande bestämmelser — såvida det icke är fråga om omnibus — täcka skadestånd om tillhopa 60,000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person. Det må erinras, att under förarbetena till lagen rådde delade meningar om dessa maximibelopp. Riksförsäkringsanstalten gjorde gällande, att även om man bibehölle en begränsning av försäkringsbeloppet för varje skadad person, borde i allt fall föreskriften om ett sammanlagt maximibelopp med hänsyn till sina obilliga verkningar borttagas. Anstalten ansåg vidare ett belopp av 20,000 kronor för varje person vara för lågt. För en 25-årig man försloge beloppet icke till högre livränta än 1,142 kronor om året. Föredragande departementschefen ansåg likväl att beloppet för varje person borde sättas till det nu gällande 20,000 kronor, bland annat därför att detta vore det vid tidigare frivilliga försäkringar vanliga, men föreslog att maximibeloppet, då flera skadats, borde bestämmas till 120,000 kronor. Första lagutskottet och riksdagen återgick emellertid — mot vissa reservationer i utskottet — till det nu gällande beloppet i sistnämnda hänseende, 60,000 kronor.

Utskottet vill påpeka, att lagen om försäkring för olycksfall i arbete icke innehåller några sådana maximigränser som trafikförsäkringslagen. Den förra föreskriver emellertid, att *sjukpenning* och *livränta* icke må utgå med mer än vissa maximibelopp per dag, respektive år, en anordning som äger viss motsvarighet i det sätt på vilket ersättningen bestämmes enligt finsk lag om trafikförsäkring m. m.

Det torde icke kunna bestridas, att, därest man har till ögonmärke att försäkringen skall fylla en social funktion, det sätt på vilket ersättningen maximeras enligt gällande olycksfallsförsäkringslag synes väsentligt överlägset maximeringen i trafikförsäkringslagen. Vad beträffar maximibeloppet för varje person enligt sistnämnda lag, eller 20,000 kronor, måste utskottet även framhålla, att detta belopp med nuvarande räntesatser icke förslår till en större livränta för en 25-årig man än 884 kronor om året. I praktiken har helt naturligt också visat sig att beloppet är otillräckligt, och att den skadade till följd därav gått miste om en större eller mindre del av den ersättning han eljest bort erhålla. Utskottet finner det böra tagas i övervägande att beträffande personskada av-

skaffa bestämmelserna om vissa fixa maximibelopp men i stället föreskriva, att sjukpenning och livränta icke må överskrida visst belopp per dag respektive år. Därvid torde böra iakttagas att dessa belopp icke sätas för låga. I 1929 års proposition med förslag till lag om trafikförsäkring anfördes mot möjligheten att lämna försäkringens maximibelopp obestämt, att lagen om försäkringsrörelse i vissa avseenden förutsatte sådana maximibelopp. Detta skäl synes emellertid icke kunna tillmätas någon större betydelse, i synnerhet som redan genom olycksfallsförsäkringslagen hos oss införts en försäkringsform utan fixt maximibelopp.

Med avseende å kostnaderna till följd av ett borttagande av de fixa maximibeloppen och en maximering endast av sjukpenning och livränta är att märka, att vid en rätt anordnad försäkring premierna icke böra överstiga utbetalta ersättningsbelopp jämte administrationskostnader och andra nödvändiga utgifter. Då det antal fall där de nuvarande maximibeloppen överskridas icke torde vara alltför stort, lär den höjning av premierna som påkallas bliva tämligen måttlig. Men även om höjningen skulle bliva kännbar, synes detta icke kunna anföras såsom ett mera välgående skäl mot den föreslagna anordningen, då höjningen i så fall endast visar att borttagandet av de fixa maximibeloppen i större utsträckning än man antagit varit behövt för att ersättning skulle kunna utgå i skälig omfattning.

Inom utskottet har härefter behandlats den av föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar framkastade frågan, *hurvida icke trafikförsäkringsbolagen borde i viss utsträckning befrias från skyldighet att ersätta icke ekonomisk skada*. Föreningen syftade härvid på ersättning för sveda och värk samt lyte. Utskottet vill erinra att inom litteraturen också satts i fråga, hurvida den som är skyldig att utgiva skadestånd, utan att själv ha låtit något brottsligt eller vårdslöst komma sig till last, bör ersätta exempelvis sveda och värk.

Å andra sidan tala dock flera skäl mot en alltför stark inskränkning av trafikförsäkringen i förevarande avseende. Den som får genomgå svåra lidanden i anledning av honom åsamkade kroppsskador lär säkerligen ofta därav för framtiden erhålla men som icke direkt kan styrkas i en rättegång. Understundom bliva hans möjligheter att förbättra sin ekonomiska ställning beskurna utan att han kan få kompensation därför i form av ersättning för ekonomisk skada. Ytterligare kan anföras att, därest ersättning för icke-ekonomisk skada överhuvud ej skulle omfattas av trafikförsäkringen, automobilens ägare och förare åtminstone vid bibehållande av nu gällande regler i övrigt skulle i allmänhet få personligen svara för sådan ersättning. Detta kunde väl tänkas verka till ökad försiktighet från förarnas sida men i många fall kan ett dylikt skadeståndsansvar medföra obilliga verkningar. Ehuru utskottet sålunda är böjt för att anse att ersättning för icke-ekonomisk skada alltså bör om-

fattas av trafikförsäkringen, synes det likväl utskottet uppenbart, att denna ersättning icke i allo kan följa samma regler som utskottet ovan ifrågasatt beträffande ersättning för kroppsskada i allmänhet. Så bör enligt utskottets mening ersättning för sveda och värk överhuvud icke utgå på grund av trafikförsäkring i andra fall än där automobilföraren överbevisats om vållande. En sådan bestämmelse torde dock förutsätta en ändring även i regeln om den omkastade bevisbördan. Utskottet återkommer till denna fråga härnadan.

Den regel beträffande sveda och värk, som nyss ifrågasatts, synes kunna medföra en icke alldeles obetydlig minskning i trafikförsäkringspremierna, eller åtminstone motverka en höjning av dessa. Detta torde framgå därav, att de nu utgående ersättningarna för sveda och värk lära uppgå till icke mindre än cirka 20 procent av totala ersättningssumman för personskador och till cirka 10 procent av ersättningar som överhuvud utbetalas enligt trafikförsäkringslagen.

Som redan antytts aktualiserar en omdaning av trafikförsäkringen beträffande personskadorna *frågan om den omkastade bevisbördans bibehållande eller ej*. Utskottet har förut anmärkt att denna regel för automobilägarna och förarna innebär fullkomligt oberäkneliga risker, för vilka de kunna komma att få svara även om de äro helt utan skuld. Den nuvarande trafikförsäkringen utgör i detta avseende för dem allenast ett mycket ofullständigt skydd. Därest trafikförsäkringen utvidgas i enlighet med de riktlinjer, som här ovan varit under övervägande, skulle den omkastade bevisbördan icke vara påkallad av något praktiskt behov för den skadade i andra fall än där det maximibelopp för sjukpenning och livränta, som kan utgivas på grund av försäkringen, icke ger den skadade full ersättning för mistad inkomst. Det torde med fog kunna sättas i fråga, huruvida det är berättigat att för sådana fall bibehålla förevarande avsteg från allmänna processuella regler. Härvid må anmärkas, att den omkastade bevisbördan drabbar ej mindre ägaren och föraren av en privatbil, som kan sägas vara ett lyxföremål, än även ägaren och föraren av exempelvis en droskbil eller en lastbil. För automobilägarna och förarna skulle det säkerligen innebära en verklig lättnad därest den omkastade bevisbördan kunde göras överflödig. Frågan härom fordrar emellertid ett bedömande även beträffande skada å egendom.

Utskottet övergår härefter till ersättningsreglerna beträffande *egendomsskadorna*.

Såsom utskottet förut erinrat torde dessa uppgå till cirka 50 procent av samtliga de skador, som hittills ersatts av trafikförsäkringsbolagen. Av egendomsskadorna lära, lågt räknat, cirka fyra femtedelar, eller 40 procent av det hela, utgöra skador å andra motorfordon.

Vad först beträffar den del av egendomsskadorna, som icke utgöres av skador å motorfordon, saknar utskottet väl närmare utredning angående

vilka skador som ingå därunder, men det torde vara antagligt att det huvudsakligen är fråga om skador å kläder, velocipeder och annat dylikt. Ehuru ifrågavarande skador icke ur social synpunkt äro av samma betydelse som personskadorna har det syntts utskottet naturligt att de i tillämpliga delar regleras efter samma grunder som personskadorna. Utskottet får härutinnan hänvisa till vad ovan anförts.

Beträffande återstående egendomsskador, d. v. s. skador å motorfordon vid kollision mellan sådana, synes det däremot utskottet som om en *begränsning* i nuvarande ersättningsregler skulle kunna vidtagas. Utskottet vill framhålla, att även i fråga om skador å två kolliderande motorfordon är den omkastade bevisbördan för närvarande tillämplig om ock, särskilt efter en år 1934 vidtagen lagändring, i en mera begränsad omfattning. Det lär icke kunna anföras något skäl, varför den som själv har en automobil skall vara berättigad att av ägaren eller föraren till en annan automobil utbekomma ersättning för skada å förstnämnda automobil under andra förutsättningar än enligt vanliga regler skulle vara fallet. Parterna synas sålunda inbördes fullkomligt jämställda och någon särskild förmån i bevisningshänseende för endera kan vid sådant förhållande icke vara av nöden.

Det kan ifrågasättas huruvida det finnes något allmänt intresse att föreskriva obligatorisk trafikförsäkring för sådana risker som nu avhandlas. I allmänhet lär det nämligen beträffande dessa endast vara fråga om ett vidräkningsförfarande mellan det försäkringsbolag som tecknat vagnskadeförsäkring å den skadade automobilen å ena och det bolag som meddelat trafikförsäkring beträffande den andra automobilen å andra sidan. Då trafikförsäkringen emellertid även bereder den chaufför som icke ådagalagt grovt vållande ett visst skydd till förhindrande av att han personligen får svara för den skada, han måhända genom jämförelsevis obetydlig oförsiktighet orsakar å en annan automobil, vill utskottet icke ifrågasätta att nu förevarande risker uteslutas ur trafikförsäkringen. Däremot lär det vara möjligt att sätta ett maximibelopp för trafikförsäkringen i förevarande avseende understigande det nuvarande maximibeloppet för egendomsskada i allmänhet, 10,000 kronor.

Det är tydligt att den begränsning av ersättningsreglerna och trafikförsäkringens maximibelopp som här ifrågasatts skulle medföra en minskning, eller motverka en höjning, av trafikförsäkringspremierna. Härvid kan emellertid anmärkas, att den vinst som därigenom skulle uppkomma för automobilägaren likväl till en del komme att gå förlorad genom en höjning av premierna för den vagnskadeförsäkring som han i allmänhet lär teckna för sin automobil.

Härefter må i korthet beröras frågan om försäkringsbolagens *regressrätt*. Redan gällande regler åsyfta att skydda den som icke visat grov vårdslöshet mot regress från försäkringsbolagens sida. Denna begräns-

ning i regressrätten bör givetvis bibehållas. Den kommer också, därest en skadad framdeles skulle erhålla ovillkorlig rätt till fullt skadestånd för personskada såvida han icke är grovt vållande, att stå i god överensstämmelse med en sådan utvidgning av skadeståndsrätten.

Utskottet har ovan i olika sammanhang berört *kostnaderna* för en om-
daning av trafikförsäkringen i angivna hänseenden. Uppenbarligen kan
icke på förhand uttalas något sammanfattande omdöme angående den
premieförhöjning som skulle kunna bliva erforderlig för en sådan om-
daning. Det må erinras att försäkringsinspektionen icke kunnat lämna
något bestämt uttalande i dylikt hänseende beträffande de smärre ut-
vidgningar av trafikförsäkringen som i dess utlåtande omförmälas. Emel-
lertid bör påpekas, att utskottet icke blott ifrågasatt utvidgningar av tra-
fikförsäkringen utan även vissa inskränkningar av densamma. Måhända
kan det vara erforderligt, att vid ett eventuellt genomförande av ändrade
regler på förevarande område träffa en särskild anordning för en över-
gångstid innan det praktiskt visar sig vilka premier som bliva erforderliga.

Motionären synes under förevarande punkt även vilja föreslå trafik-
försäkring beträffande elektriska spårvägar. Utskottet vill endast er-
inra därom att såsom i utskottets redogörelse påpekats de skadestands-
regler som innehållas i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i
följd av järnvägs drift äro tillämpliga även å spårvägar. Att upptaga
till närmare övervägande en utvidgning av trafikförsäkringen till dessa
har icke för närvarande synts utskottet påkallat.

D.

Övriga i motionerna framförda önskemål.

Motionären föreslår i övrigt en lag mot vinster genom befrämjande
av osäkerheten i trafiken. Härmed åsyftas att en chaufför icke bör av-
lönas med hänsyn till storleken av de transportprestationer han hun-
nit utföra, och dylikt. Vidare ifrågasätter motionären en begränsning
av personbilarnas antal genom ett licenssystem, liksom av parkerings-
platserna. Därvid berör motionären även frågan om konkurrensen mel-
lan motorfordon och andra trafikmedel. Härefter förordar motionären
införande av högertrafik och internationellt samarbete i trafikfrågor.
Slutligen påpekar han behovet av undervisning i trafikkultur vid sko-
lorna m. m.

Utskottet vill erinra att frågan om konkurrensen mellan motorfordon
och andra trafikmedel blivit föremål för särskild undersökning av den

Utskottet.

s. k. 1932 års trafikutredning. Frågan om högertrafik har senast år 1931 varit föremål för riksdagens prövning utan att föranleda någon åtgärd. Det är likväl bekant att den är föremål för synnerlig uppmärksamhet. Att för närvarande i riksdagen ånyo upptaga detta invecklade spörsmål till behandling torde icke vara erforderligt. Även i frågan om undervisning i trafikultur i skolorna torde särskild framställning från riksdagens sida vara överflödig.

Vad motionären i övrigt anført under förevarande punkt har icke synts utskottet vara av beskaffenhet att påkalla något vidare uttalande av utskottet.

Under återopande av vad ovan anförts under punkterna A—D får utskottet hemställa,

1) att riksdagen i anledning av förevarande motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte verkställa skyndsamt utredning i de av utskottet under A—C närmare omförmälda hänseenden samt för riksdagen framlägga de förslag, var till utredningen kan föranleda; samt

2) att motionerna i övrigt icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 mars 1935.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar Åkerman, Öhman, Anderson i Hägelåkra*, Klefbeck, Velander, Branting*, Sköldén* och Karlsson i Gillberga;

från andra kammaren: herr Wallerius, fru Östlund, herrar Olsson i Rimfors och Olsson i Mellerud, fröken Wellin samt herrar Johnsson i Kalmar, Gardell i Stenstu och Lindberg i Stockholm.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr Velander.