

## **Nr 189.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om  
ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312)  
angående ansvarighet för skada i följd av automobil-  
trafik, m. m.; given Stockholms slott den 10 mars  
1939.*

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

1) lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) an-  
gående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik;

2) lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929  
(nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon; samt

3) förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten  
för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller  
nyttjas av staten.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*K. G. Westman.*

**Förslag**

till

**L a g**

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

Härigenom förordnas, att 4 § lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall upphöra att gälla samt att 2 § samma lag skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

**2 §.**

För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med automobilen befordras, vare automobilens ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren.

Har den — — — skall utgå.

Föraren vare — — — till skadan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1939.

---

**Förslag**

till

**L a g**

**angående ändrad lydelse av 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.**

Härigenom förordnas, att 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

**2 §.**

Med motorfordon — — — — anses traktortåg.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

## 3 §.

Trafikförsäkring å — — — sådan trafik.

Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller i anledning av skada å föraren av fordonet, med mindre försäkrings-tagaren är för skadan ansvarig, eller å person, som färdas i fordonet, där-  
est detta brukas olovligen och han äger kännedom därom.

## 11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa trehundratusen kronor i anledning av personskada med begränsning till sextiotusen kronor för varje skadad eller död person samt om tillhoppa tiotusen kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare femtusen kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller död person.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1939, då kungörelsen den 26 september 1929 (nr 300) angående försäkringsbeloppet för personskada vid trafikförsäkring å personomnibus i yrkesmässig trafik skall upphöra att gälla. Beträffande fordon, som vid lagens ikraftträdande är i bruk och enligt dessförrinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, skola nuvarande bestämmelser i 2 § fortfarande äga giltighet intill den 1 januari 1940.

**F ö r s l a g**

till

**Förordning**

**med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.**

Härigenom förordnas som följer:

För skada i följd av trafik med staten tillhörigt motorfordon, motorredskap och traktortåg må staten av fordonets förare utkräva ersättning endast om denne förorsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom att han varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke

hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller om han brukat fordonet utan lov.

Vad i första stycket stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande motorfordon, motorredskap och traktortåg, som innehaves av staten med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare å fordonet.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1939, då kungörelsen den 26 september 1929 (nr 299) angående eftergivande i vissa fall av statens regressrätt mot förare av staten tillhörigt motorfordon skall upphöra att gälla.

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1939.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, social-, kommunikations-, finans-, jordbruks- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Westman, fråga om *ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, med mera*, samt anför:

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

I skrivelse den 10 december 1935 till Kungl. Maj:t hemställde vidare försvarsverkens civila personals förbund, statstjänarnas centralorganisation, svenska järnvägsmanنافörbundet samt telegraf- och telefonmanنافörbundet, att till skydd för förarna av staten tillhöriga motorfordon åtgärder måtte vidtagas, så att vederbörande statsmyndigheter, som under sin förvaltning använde motorfordon, bemyndigades att trafikförsäkra fordonen såväl mot skada därå som ock mot skada å person eller annan egendom. Härigenom skulle förare av sådana fordon erhålla en förbättrad rättsställning vid inträffade skadefall.

Den 23 april 1937 erhöll jag bemyndigande att tillkalla tre sakkunniga för utredning rörande reform av gällande rättsregler om trafikförsäkring och om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon. Jag uttalade därvid, att utredningen i första hand syntes böra avse en allsidig undersökning av möjligheterna att utvidga trafikförsäkringen till att omfatta även olyckshändelser. Härvid borde till övervägande upptagas de olika frågor som berörts i första lagutskottets utlåtande år 1935. Den ifrågasatta revisionen av trafikförsäkringen borde ske på sådant sätt att ökning av försäkringspremierna i möjligaste mån undvekes. Utredningen borde även omfatta andra spörsmål som hade sammanhang med nu berörda ämnen. Därvid borde till övervägande upptagas de framställningar därutinnan, som inkommit till Kungl. Maj:t från myndigheter, organisationer och enskilda, bland annat det i nyssnämnda skrivelse den 10 december 1935 berörda spörsmålet angående det ekonomiska ansvar som skulle åvila hos staten anställda med avseende å skador, vilka vållats i trafik med av dem förda, staten tillhöriga motorfordon.

För utredningens verkställande tillkallade jag därefter den 7 maj 1937 landshövdingen August Beskow, tillika ordförande, verkställande direktören i Lifförsäkringsaktiebolaget Nordstjernan f. d. revisionssekreteraren William Hemberg samt ledamoten av riksdagens andra kammare redaktören Ivar Österström.

De sakkunniga avgåvo den 1 oktober 1938 betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar (stat. off. utr. 1938: 27). Förslaget innebar en genomgripande omreglering av hithörande lagstiftning, särskilt i syfte att utvidga trafikförsäkringen till att omfatta även olyckshändelser. Vidare föreslogos utsträckt försäkringsskydd för passagerare i motorfordon samt höjning av försäkringssummorna. Lättnader i skadeståndsskyldigheten skulle beredas förarna av statens motorfordon. I anslutning till ett av 1937 års trafiksäkerhetssakkunniga den 30 juli 1938 avgivet betänkande angående lättviktsmotorcyklar föreslogs, att det i nuvarande lag stadgade undantaget från försäkringsplikt för sådana fordon skulle utgå. I organisatoriskt hänseende föreslogos icke några mera genomgripande ändringar i gällande ordning. Liksom hittills skulle försäkringen under kontroll av försäkringsinspektionen omhändervhas av de anstalter, som erhållit Kungl. Maj:ts tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse.

Yttranden över betänkandet i dess helhet ha efter remiss avgivits av överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Örebro samt Västerbottens län, försäkringsinspektionen, riksförsäkringsanstalten, försäkringsrådet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar, trafikförsäkringsanstaltens nämnd, försäkringsjuridiska föreningen, svenska försäkringsbolags riksförbund, de ömsesidiga socialförsäkringsbolagens förening, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, svenska motorförbundet, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, svenska transportarbetareförbundet, svenska handelsarbetare-

förbundet och cykelfrämjandet, cyklisternas riksförening. Dessutom ha över vissa delar av betänkandet avgivits yttranden av medicinalstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, statskontoret, generaltullstyrelsen, domänstyrelsen, arméförvaltningen, marinförvaltningen, flygförvaltningen, fullmäktige i riksbanken, statstjänarkartellen, försvarsväsendets underbefälsförbund, statstjänarnas centralorganisation, svenska landskommunernas förbund, svenska stadsförbundet, de svenska vägstyrelsernas förbund och svenska kommunalarbetsareförbundet.

I yttrandena ha från en del håll invändningar gjorts mot förslagets huvudprinciper. Sålunda har från motororganisationernas sida förslaget om försäkringens utsträckning till att omfatta olyckshändelser mött bestämt motstånd. Jämväl med avseende å formerna för försäkringens ordnande ha meningarna i yttrandena gått isär. I detta hänseende må endast nämnas, att av försäkringsinspektionen upptagits frågan om inrättande av en centralanstalt för trafikförsäkring, vilken fråga ej berörts i betänkandet. Med hänsyn till de invecklade och svårlösta spörsmål som här uppkomma torde frågan om en fullständig revision av lagstiftningen erfordra ytterligare utredning och därför ej nu kunna föreläggas riksdagen.

På ett par viktiga punkter har emellertid de sakkunnigas förslag i princip vunnit allmänt gillande i yttrandena, nämligen i fråga om passagerarskyddets utsträckning, försäkringssummornas höjning samt lättnader i skadeståndsskyldigheten för förare av staten tillhöriga motorfordon. Behovet av nya bestämmelser på dessa punkter torde få anses så trängande, att det bör övervägas att redan nu provisoriskt avhjälpa bristerna i gällande ordning i dessa delar. Jag anhåller därför att få upptaga samtliga dessa spörsmål till behandling.

I detta sammanhang bör även upptagas frågan om införande av försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar. Förslag rörande ändrade bestämmelser i övrigt om sådana fordon kommer senare i dag att anmälas av chefen för kommunikationsdepartementet.

### Gällande lagstiftning.

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motorfordon regleras av 6 kap. allmänna strafflagen samt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Enligt 6 kap. strafflagen skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den som skadan led genom eget vållande medverkat till skadan, skall skadeståndet jämkas efter ty prövas skäligt.

Enligt bilansvarighetslagen utvidgas ansvarigheten under vissa villkor för ägare, brukare och förare av motorfordon. Den utvidgade skadeståndsskyldigheten omfattar skador, som tillfogas person eller egendom som ej befordras med fordonet, och i visst fall skador å passagerare.

Bestämmelserna om skada å person eller egendom, som ej befordras med fordonet, finnas i 2 §. Däri stadgas, i första stycket, att för sådan skada är automobilens ägare ansvarig, ändå han ej är till skadan vållande; dock är ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. Enligt andra stycket i 2 § skall, om den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, rätten bestämma efter ty för varje fall provas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. I tredje stycket föreskrives, att föraren lika med ägaren skall vara pliktig ersätta sådan skada, som i första och andra styckena sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Bestämmelserna om ansvarigheten gentemot passagerare finnas i 4 §. Däri stadgas, att om i följd av trafik med automobil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada varder tillfogad någon, som med bilen befordras, och föraren är därtill vållande, ägaren skall vara pliktig ersätta skadan. Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, skall skadeståndet jämkas efter ty som skäligt provas. Har skadan drabbat passagerare i privatfordon, ligger ansvarigheten endast å den som bevisligen vållat skadan.

Brukar någon utan lov annans motorfordon, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada, som därunder inträffar.

Till säkerhet för skadeståndsansvarighet, som åvilar ägare, brukare eller förare enligt 6 kap. strafflagen och bilansvarighetslagen, stadgas i lagen den 10 maj 1929 om *trafikförsäkring å motorfordon* (trafikförsäkringslagen) skyldighet att ha motorfordonet trafikförsäkrat. Lagen äger ej tillämpning å sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förefinnes; under denna definition ingå lättviktsmotorcyklar. Huvudbestämmelserna rörande trafikförsäkringens omfattning finnas i 3 §, som har följande lydelse:

'Trafikförsäkring å motorfordon skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

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

Försäkringsgivarens ansvarighet skall enligt 11 § för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhoppa högst 60,000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa högst 10,000 kronor i anledning av skada å egendom. I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Kungl. Maj:t föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med



bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person. Kungl. Maj:t har med stöd härav 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 nämnda paragraf stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person, utgöra ytterligare 5,000 kronor för varje person, varmed det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet, överstiger sju.

Mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren råder rörande regressrätten i princip avtalsfrihet. Enligt de av försäkringsanstalterna allmänt tillämpade försäkringsvillkoren stadgas regressrätt från försäkringsgivarens sida mot försäkringstagaren endast vid uppsåt eller grov vårdslöshet men däremot icke vid enkelt vållande. Då enligt 20 § trafikförsäkringslagen föraren i regresshänseende skall intaga samma ställning som försäkringstagaren, gäller nämnda stadgande i försäkringsvillkoren även till förmån för föraren.

Staten, kommunerna m. fl. äro enligt 4 § trafikförsäkringslagen fritagna från försäkringsplikt. Om staten eller kommun såsom ägare av motorfordon icke tagit trafikförsäkring och i följd av trafik med fordonet uppstår skada, för vilken staten eller kommunen eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten eller kommunen enligt nämnda lagrum pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne skulle ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

Beträffande förarnas ersättningsskyldighet för skador i följd av trafik med statens motorfordon uttalade chefen för justitiedepartementet i propositionen om trafikförsäkringslag till 1929 års riksdag (nr 99, sid. 27), att det syntes skäligt, att staten beredde sina anställda samma skydd, som i regel tillkomme förare i enskild tjänst genom trafikförsäkringen. Kungl. Maj:t ville därför, om riksdagen ej häremot uttalade någon erinran, vidtaga de åtgärder, som erfordrades för att förare av statsverkets motorfordon skulle kunna vid inträffande olyckshändelser frikallas från skadeståndsplikt i samma utsträckning, som om trafikförsäkring tagits. I det av riksdagen godkända utlåtandet av första lagutskottet (nr 14) i anledning av propositionen förklarade sig utskottet icke ha någon erinran häremot. Sedermera förordnades i en kungörelse den 26 september 1929, att om trafikförsäkring icke tagits å staten tillhörigt motorfordon, staten icke finge för vad den fått utgiva i ersättning i följd av trafik med fordonet hålla sig till föraren, i den mån denne vid trafikförsäkring utan förbehåll skulle varit fri från försäkringsgivarens krav. Någon befrielse för förare av statens motorfordon från skyldighet att ersätta skador å fordonen eller andra skador, som ej täckas av trafikförsäkringen, finnes däremot ej stadgad.

### Införande av försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar.

Trafiksäkerhetssakkunniga föreslogo i sitt tidigare omförmälda betänkande, att lättviktsmotorcyklar i princip skulle med avseende å försäkrings-, körkorts-, besiktnings- och registreringstvång likställas med de egentliga motorcyklarna. Såsom förut nämnts skall enligt förslaget till trafikförsäkringslag trafikförsäkringen omfatta även lättviktsmotorcyklar.

Trafikförsäkringssakkunniga anförde rörande försäkring av lättviktsmotorcyklar i sitt betänkande bland annat följande:

De sakkunniga ansluta sig till trafiksäkerhetssakkunnigas uppfattning, att trafikförsäkringsplikt bör införas för lättviktsmotorcyklar. Såvitt för närvarande kan bedömas torde visserligen tredjeman icke i mera avsevärd omfattning förorsakas skada i följd av trafik med dylika fordon, i det att de flesta skadorna drabba förarna själva. Risker för svåra skador å tredje man genom trafik med sådana fordon torde dock vara så stor, att trafikförsäkring kan anses motiverad. Härtill kommer det förhållandet att vid ett genomförande av trafiksäkerhetssakkunnigas förslag skillnaden mellan lättviktsmotorcyklar och andra motorcyklar komme att i stort sett utplånas. De sakkunniga kunna dock ej underlåta att uttala, att med hänsyn till det ringa antal skador, som genom lättviktsmotorcyklarna tillfogas tredje man, det är möjligt, att det ekonomiska resultatet av försäkringen, särskilt beträffande relationen mellan omkostnader och skadeersättningar, icke kommer att bliva särdeles gynnsamt.

Med hänsyn till att ägarna av lättviktsmotorcyklar ofta befinna sig i ekonomiskt små förhållanden är av vikt, att försäkringen ordnas på ett sätt som icke blir alltför betungande för dem. Det torde emellertid kunna förväntas, att försäkringspremierna ej komma att bliva högre än att de utan svårighet kunna bäras av ägarna. Sannolikt kunna premierna, särskilt om kontroll utövas över att fordonen föras av kompetenta personer och att fordonen äro i kördugligt skick, sättas lägre än de belopp som nu uttagas vid frivillig försäkring. Att i besparingssyfte begränsa försäkringens omfattning i fråga om lättviktsmotorcyklarna torde icke böra ifrågakomma. Önskvärt vore däremot, att särskilda premier fastställdes för motorcyklar av huvudsakligen den art som nu betecknas som lättviktsmotorcyklar.

Med avseende å formen för försäkringen ha trafiksäkerhetssakkunniga i samband med förslaget om att lättviktsmotorcyklarna skola registreras föreslagit, att försäkringen liksom för andra motorfordon skall knytas till registreringen. I frågans nuvarande läge anse sig de sakkunniga böra utgå från detta förslag.

De sakkunniga ha övervägt, om försäkringen bör ske genom årlig premiebetalning i vanlig ordning eller genom uttagande av en engångspremie vid försäljningen av fordonen. Till förmån för sistnämnda anordning talar främst, att därigenom kontroll- och administrationskostnaderna torde kunna väsentligt nedbringas. Å andra sidan komme ett dylikt system att medföra en ej obetydlig merutgift vid inköpet av motorcykeln varjämte svårigheter föreligga att bestämma premiens belopp och att ordna försäkring av de lättviktsmotorcyklar som redan äro i bruk. De sakkunniga anse därför, att man först bör pröva systemet med årlig premiebetalning på samma sätt som för andra motorfordon. Skulle detta system visa sig medföra alltför ogynnsamt resultat, torde böra övervägas att övergå till ett system med engångspremier.

I yttrandena har förslaget om försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar allmänt tillstyrkts.

Det må anmärkas, att vid frivillig trafikförsäkring å lättviktsmotorcyklar av försäkringsanstalterna för närvarande uttages en årlig premie av i Stockholm 35 kronor samt å billigaste ort (Gotlands län) 14 kronor, vilka premier emellertid kunna minskas genom s. k. bonus, vilken efter fyra skadefria år kan uppgå ända till halva premien.

### Utsträckningen av skyddet för passagerare och försäkringssummornas höjning.

Enligt de sakkunnigas förslag skall den obligatoriska försäkringen omfatta all skada som förorsakas i följd av trafik med motorfordon, dock att försäkringen icke skall omfatta skada å den som vid tillfället fört fordonet eller skada å fordonet eller å egendom som befordras därmed. Passagerare i motorfordon skola vara inbegripna under försäkringen och den nuvarande begränsningen av passagerarskyddet således bortfalla. Dock skall försäkringen icke omfatta ersättning för skada å den som mot försäkringstagarens vilja brukar motorfordonet eller som med kännedom om det olovliga brukandet färdas i fordonet. För den obligatoriska försäkringen skola, liksom nu, vissa maximibelopp vara bestämda. De nu för personskada stadgade maximibeloppen, 60,000 och 20,000 kronor, skola emellertid tredubblas och utgöra respektive 180,000 och 60,000 kronor. Däremot skall det nuvarande maximibeloppet för egendomsskador, 10,000 kronor, bibehållas.

De sakkunniga ha genom försäkringsinspektionen införskaffat en ingående *statistisk utredning* till ledning för bedömande av den premieökning, som en reform av trafikförsäkringen enligt de sakkunnigas lagförslag kan tänkas medföra. Denna utredning har verkställts av trafikförsäkringsanstaltens tariffkommitté. Enligt dessa beräkningar skulle de sakkunnigas förslag om passagerarskyddets utsträckning medföra en ökning av nuvarande premier med i genomsnitt omkring 4 procent samt förslaget om försäkringssummornas höjning medföra en premieökning av omkring 8 procent. Därvid komma dock olika fordonslag att drabbas olika. Sålunda kommer t. ex. utvidgningen av passagerarskyddet att föranleda mindre premiehöjning för personbilar i yrkesmässig trafik än för andra personbilar. Såsom en allmän reservation har såväl från tariffkommitténs som försäkringsinspektionens sida emellertid framhållits, att beräkningarna äro förenade med åtskilliga osäkerhetsmoment.

Det må här anmärkas att årspremier för bilar (utom lastbil i yrkesmässig 'fjärrgodstrafik') nu variera mellan i Stockholm 131—250 kronor samt å billigaste ort (Gotlands län) 60—200 kronor. Premierna kunna emellertid minskas genom bonus, vilken efter fyra skadefria år kan uppgå ända till halva premien.

Beträffande frågan om *passagerarskyddets utsträckning* anförde de sakkunniga, bland annat:

Det finnes icke tillräcklig anledning att i fråga om ersättning för personskador göra någon åtskillnad mellan dem, som ej färdas i fordonet, och passagerare däri. Ur kostnadssynpunkt inger genomförandet av förslaget inga betänkligheter, i all synnerhet som det torde vara ett önskemål även från motorismens målsmän, att passagerare skyddas i samma omfattning som personer, vilka icke befordras med fordonet.

Om försäkringstagaren skadas, när han är passagerare i eget fordon, är han för närvarande icke skyddad av trafikförsäkringen. Däremot gäller denna, om han skadas i följd av trafik med fordonet, när han icke befinner sig i detta. Som följd av att passagerare i allmänhet skola inbegripas under försäkringen finna de sakkunniga den ändringen böra göras, att även försäkringstagaren blir skyddad av försäkringen, när han färdas som passagerare i fordonet.

Till stöd för förslaget om *försäkringssummornas höjning* ha de sakkunniga åberopat, att enligt försäkringsinspektionens föreskrifter livräntor numera kapitaliseras av trafikförsäkringsanstalterna efter 2  $\frac{1}{2}$  procent. En livränta å t. ex. 2,000 kronor till en 20-åring motsvarar efter denna tariff ett kapitalvärde av över 56,000 kronor. Detta framgår av följande tabell avseende årliga livräntor å 1,000 kronor, utgående under livräntetagarens återstående livstid, efter 2  $\frac{1}{2}$  procent kvartalsvis i förskott:

Ålder		Belopp	Ålder		Belopp
man	kvinn	kr.	man	kvinn	kr.
15	16	29,201	40	41	22,340
20	21	28,129	50	51	18,416
25	26	26,928	60	61	13,956
30	31	25,570	70	71	9,413
35	36	24,043	80	81	5,484

De sakkunniga uttala i anslutning härtill:

Det anses nödvändigt, att maximibeloppen för personskador avsevärt höjas. Vad angår höjningens storlek ha de sakkunniga öfvervägt olika alternativ. Sålunda har begärts utredning från försäkringsinspektionen angående premiekostnaden, ifall försäkringsbeloppen höjas för varje skadad person från 20,000 kronor till 40,000 eller 60,000 kronor samt för varje händelse som medför skada från 60,000 kronor till 120,000 eller 180,000 kronor. Premiehöjningen genom sådana utvidgningar av försäkringen beräknas för en höjning av beloppet 20,000 kronor till 40,000 kronor omkring 5.5 procent och till 60,000 kronor omkring 6.5 procent samt för en samtidig höjning av katastrofbeloppet 60,000 kronor till 120,000 kronor omkring 1 procent och till 180,000 kronor omkring 1.5 procent, allt å nuvarande premier. De sakkunniga föreslå, att maximibeloppen såväl för varje skadad person som för varje händelse, som medför skada, skola tredubblas och sålunda fastställas till respektive 60,000 och 180,000 kronor. Därjämte bör sistnämnda belopp för omnibussar ökas efter i huvudsak samma princip som för närvarande, dock att då till omnibus numera enligt motorfordonsförordningen hänföres bil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än nio, ökningen bör äga rum med 5,000 kronor för varje person, varmed det högsta

antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio. Detta bör gälla även om omnibussen ej brukas i yrkesmässig trafik.

Såsom nämnts ha några invändningar i yttrandena icke gjorts mot förslagen om passagerarskyddets utsträckning eller försäkringssummornas höjning. Behovet av ändringar i gällande lagar på dessa punkter har framhållits i åtskilliga yttranden.

Sålunda har *föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar*, med vilken *svenska försäkringsbolags riksförbund* instämt, uttalat, att förslagen i dessa delar stode i god överensstämmelse med allmänna önskemål. *Kungl. automobilklubben*, vilkens yttrande återopats jämväl av *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, har ansett, att ett tillfredsställande resultat skulle uppnås, om reformen av trafikförsäkringen skedde främst på dessa punkter. *Motormännens riksförbund* har uttalat, att revisionen av gällande bestämmelser borde göras med beaktande av ändringsförslagen i dessa hänseenden. Enligt av kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund därvid gjorda beräkningar skulle förslagets genomförande härutinnan innebära en premiehöjning av omkring 11.7 procent å nuvarande premier. Det må anmärkas, att sistnämnda båda organisationer i skrivelser till Kungl. Maj:t i februari 1939, i anslutning till en i riksdagen väckt motion i ämnet (nr 242 i andra kammaren), yrkat att förslag till ändringar i gällande lagar i dessa delar måtte föreläggas årets riksdag.

I fråga om passagerarskyddets utsträckning innehålla yttrandena i övrigt bland annat följande.

*Försäkringsinspektionen* har anfört, att den allmänna uppfattningen torde vara, att den starka begränsningen av skyddet för passagerare vore otillfredsställande. Den föreslagna reformen måste hälsas med tillfredsställelse. Kostnaden för dess genomförande vore måttlig.

*Försäkringsjuridiska föreningen* har anfört:

Den sämre ställning som bilens passagerare enligt gällande lag intoge jämfört med trafikanter utanför bilen borde ej bibehållas. I våra dagar, då det för ett stort antal människor blivit nära nog en nödvändighet att färdas med bil, gällde ej längre det uttalande som gjorts i motiven till det kommittéförslag, som låge till grund för 1916 års bilansvarighetslag, nämligen att de personer, som läte sig befordras med bil, frivilligt underkastade sig den därmed förbundna risk och därför ej kunde anses ha anspråk på att bilägaren skulle underkastas det stränga ansvar, som i övrigt ålagts honom. Det torde nämligen numera vara en utbredd uppfattning, att passagerarna borde få samma skydd som andra trafikanter vid skada genom den bil, vari de färdades. Möjligen kunde ifrågasättas att undantaga medlemmar av förarens familj, men då även dessa personers skyddande vore ett motormännens eget intresse, för vilket de hade att bära kostnaden, borde säkerligen ingen inskränkning göras på denna punkt.

*Motormännens riksförbund* har anfört:

En av de mest framträdande bristerna i den nuvarande lagstiftningen vore passagerares undantagsställning i ersättningshänseende, särskilt när annan än ägare fört fordon, som icke mot ersättning tillhandahölles allmänheten. Då därtill komme, att det ofta vore en för passagerarna obekant tillfällighet

om den, som förde fordonet, även vore ägare till detsamma, torde en utvidgning av försäkringsskyddet i detta avseende vara synnerligen påkallad. Undantag från det utvidgade försäkringsskyddet borde givetvis göras för ondtroende passagerare i fordon, som olovligen brukades.

*Motorförarnas helnykterhetsförbund* har ansett, att en utvidgning av försäkringsskyddet även till passagerare i privatbil måste vara synnerligen väl påkallad.

*Försäkringsrådet* har ifrågasatt, om icke den i förslaget upptagna bestämmelsen, att den som utan lov brukat fordon eller färdats däri med kännedom om det olovliga brukandet icke skulle skyddas av försäkringen, under vissa förhållanden kunde vara för sträng.

Beträffande försäkringssummornas höjning förekommer i yttrandena vidare bland annat följande.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har ansett den föreslagna maximeringen av ersättningsbeloppen utgöra en lycklig avvägning mellan motortrafikanternas och den övriga allmänhetens intressen.

*Motorförarnas helnykterhetsförbund* har uttalat, att det nuvarande låga maximibeloppet ofta visat sig föra till fullständigt orimliga resultat. Det medförde vid de större skadorna, att den skadade ofta icke erhållit den fulla ersättning, som han varit berättigad till.

*Motormännens riksförbund* har ifrågasatt ytterligare höjning av beloppen och anför:

De nuvarande ansvarighetssummorna 20,000, respektive 60,000 kronor för personskada hade på grund av det vikande ränteläget visat sig otillräckliga. Därest den personliga ansvarigheten för förare av motorfordon bibehölls, torde därför en avsevärd höjning av dessa summor böra ske. Erfarenheten hade visat, att fall förekomme, där även en ansvarighetssumma av 60,000 kronor överskridits. Av den utredning angående kostnaderna, som de sakkunniga åberopat, torde man kunna draga den slutsatsen, att viss ytterligare höjning av ansvarighetssummorna vid personskada icke skulle komma att medföra mer än obetydligt fördyrade premier. Det kunde därför ifrågasättas, huruvida icke redan nu en höjning till 80,000 kronor, respektive 240,000 kronor vid personskada vore lämplig.

I flera yttranden har påyrkats helt borttagande av maximeringen av försäkringssummorna för personskador.

Sålunda har *försäkringsinspektionen* anför:

Med hänsyn särskilt till det under senare år inträffade starka räntefallet hade beloppet 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person blivit otillräckligt. Räntefotens inverkan på livräntebeloppen vore icke obetydlig. En fullständigt invalid man i 20-årsåldern med en inkomst av 2,400 kronor erhöles på grund av maximeringen efter gällande räntefot av  $2\frac{1}{2}$  procent endast en reducerad livränta å 2,133 kronor mot eljest 2,400 kronor. En man i 30-årsåldern med en inkomst av minst 3,000 kronor finge under motsvarande förhållanden endast 2,300 kronor. En 40-årig man erhöles under samma förhållanden icke heller full livränta. Först en 46-årig man syntes under motsvarande omständigheter kunna komma i åtnjutande av full livränta. Beskrivningen träffade just de åldrar, där familjeförsörjningsskyldigheten i de flesta fall vore som störst. I detta sammanhang förtjänade

påpekas, att vid svårare skadefall i regel från trafikförsäkringsgivarens ansvarighet avginge icke oväsentliga engångsbelopp — såsom ersättning för sjukvård, läkare, proteser m. m. — vilket naturligtvis föranledde, att det belopp som kunde återstå av maximibeloppet bleve ännu otillräckligare för beredande av livränta. Skulle räntefoten ytterligare nedgå, komme redueringen av livräntebeloppet att bli ännu kännbarare. Att fortfarande låta vederbörandes rätt till skälig ersättning i vissa fall vara beroende av något denna rätt så ovidkommande som den räntefot, som trafikförsäkringsgivaren finge tillämpa vid beräkning av livräntereserverna, torde knappast kunna försvaras. Inspektionen hade från trafikförsäkringsanstaltens tariffkommitté erhållit beräkningar, ur vilka man kunde härleda, att den kostnadsökning, som bleve följden av ett borttagande av maximum vid personskada, skulle — om man jämförde med kostnaderna vid den av de sakkunniga gjorda begränsningen till 60,000 kronor, respektive 180,000 kronor — utgöra ungefär 1.3 procent av nuvarande riskpremie. Det låge i sakens natur, att en dylik uppskattning måste vara mycket osäker, men av beräkningarna följde i varje fall, att kostnadsökningen vid ett borttagande av maximeringen kunde väntas bli relativt obetydlig. Det kunde anmärkas, att här icke förbisetts den ökning av katastrofbeloppet, som — i likhet med vad som nu gällde — föreslagits beträffande omnibussar. Men det borde härvidlag påpekas, att enligt motorfordonsförordningen till omnibus hänfördes bil, som vore avsedd för befordran av flera än nio personer. Då förut gällande förordning med omnibus avsåg bil byggd för flera än sju personer, hade här skett en viss förskjutning till det sämre för de skadelidandes del. Med hänsyn till den omfattning omnibustrafiken tagit syntes också det till katastrofbeloppet föreskrivna tillägget av 5,000 kronor för varje person utöver nio (förut sju) vara alltför knappt tillmätt. På grund av det förut anförda borde maximeringen vid personskador borttagas. Där- emot borde begränsningen av försäkringsgivarens ansvarighet vid egendoms- skada bibehållas. Borttagandet av maximeringen av personskadorna torde möjligen föranleda, att ett återförsäkringsbehov komme att föreligga, vilket icke kunde tillgodoses inom Sverige, om maximalbestämmelsen i lagen om försäkringsrörelse skulle gälla. Emellertid syntes Konungen med tillämpning av 240 § i nämnda lag kunna giva återförsäkraren dispens från denna bestämmelse, i den mån så prövades erforderligt.

*Riksförsäkringsanstalten* har i denna del anfört:

Redan i sitt år 1928 till Kungl. Maj:t avgivna utlåtande rörande ett av särskilda sakkunniga utarbetat utkast till lag om försäkring för skada i följd av trafik med motorfordon hade anstalten framhållit, att det föreslagna maximibeloppet 20,000 kronor för varje skadad person vore alltför lågt i jämförelse med de ersättningar, som utginge enligt olycksfallsförsäkringslagen. På grund av de under senare år inträffade förändringarna i ränteläget hade försäkringsbeloppens otillräcklighet blivit än mer uppenbar. Såsom de sakkunniga påvisat, kunde försäkringssumman 20,000 kronor för närvarande i många fall icke på långt när förslå till att gälda det skadestånd, som tillkomme den skadelidande. Vid konkurrens mellan riksförsäkringsanstalten och den skadelidande om trafikförsäkringssumman hade enligt av Kungl. Maj:t meddelat utslag den skadade förklarats äga företrädesrätt framför anstalten. På grund härav hade det förekommit fall, då trafikförsäkringssumman i sin helhet måst tagas i anspråk för den skadelidandes egen räkning, med påföljd att anstalten nödgats vända sina ersättningskrav mot bilägaren. I den mån denne visat sig insolvent, hade anstalten följaktligen måst avskriva sin fordran. I dylika fall hade sålunda

olycksfallsförsäkringen fått bära av bilföraren föranledda kostnader, ehuru dessa rättvisligen bort täckas genom trafikförsäkringen. Vid övervägande av frågan om lämpligaste lösningen av ifrågavarande spörsmål hade anstalten ansett sig böra förorda, att maximeringen av försäkringsbeloppen borttogs.

*Kungl. automobilklubben har yttrat:*

Erfarenheten hade visat, att fall förekomme, där även en ansvarighetssumma av 60,000 kronor överskridits. Av den utredning angående kostnaderna, som de sakkunniga åberopat, torde man kunna draga den slutsatsen, att obegränsade ansvarighetssummor vid personskada icke skulle komma att medföra annat än obetydligt förhöjda premier. Det kunde därför ifrågasättas, huruvida icke maximeringens slopande vid personskada vore motiverad.

*Svenska motorförbundet har anfört:*

Ansvarighetssummornas höjande vore en ytterst brådskande angelägenhet, i det att genom räntefallet de nuvarande beloppen i många fall ej förlöste att täcka hela skadan. En tredubbling av beloppen vore det minsta som kunde komma ifråga. Det lämpligaste syntes dock vara att borttaga den övre gränsen för personskador, vilket borde kunna ske utan någon väsentlig premieförhöjning utöver kostnaden för ansvarighetssummornas tredubbling.

Även *föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar* har ansett, att den föreslagna förhöjningen av försäkringssumman för omnibussar, 5,000 kronor för varje person, varmed det högsta antal personer som finge befordras med fordonet överstege nio, icke stode i tillfredsställande proportion till övriga föreslagna personskadebelopp, varför en höjning syntes befogad. Vidare har föreningen påyrkat motsvarande höjning för vissa lastbilar samt härom anfört:

Gällande motorfordonsförordning definierade omnibus såsom automobil, vilken vore byggd för befordran av ett större antal personer än nio, vare sig densamma därjämte vore avsedd för befordran av gods eller icke. Enligt 19 § 4 mom. vägtrafikstadgan finge lastbil, som försetts med härför påkallade, av besiktningsman godkända anordningar, brukas för befordran av personer intill det antal, som besiktningsmannen bestämt. En dylik lastbil torde ej anses såsom byggd för personbefordran och torde därför ej vara omnibus i motorfordonsförordningens mening. I fråga om trafikförsäkringssumman borde anledning dock ej föreligga att skilja mellan dessa bägge fordonslag. För lastbil, varå befordrades ett större antal personer än nio, borde stadgandet om förhöjning av försäkringsbeloppet därför göras tillämpligt.

Slutligen må nämnas, att *statstjänarnas centralorganisation* påyrkat, att försäkringsgivarens ansvarighet i avseende å egendomsskada skulle utsträckas till 20,000 kronor.



## Lättnader i skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, som tillhöra eller nyttjas av staten.

För närvarande gäller beträffande förare av staten tillhöriga motorfordon att föraren, även om fordonet icke är försäkrat, åtnjuter samma frihet från regressanspråk från statens sida som om trafikförsäkring finnes. Detta innebär att föraren blir skyldig ersätta staten skador, som trafikförsäkringen omfattar, endast om han gjort sig skyldig till uppsåt eller vårdslöshet, som kan anses grov. Emellertid omfattar trafikförsäkringen ej alltid skador å passagerare och ej heller skador å själva fordonet; för sådana skador kan därför staten göra gällande regressanspråk mot föraren även om endast enkelt vållande ligger honom till last.

Vid frivillig försäkring för skada å eget fordon tillämpas emellertid enligt försäkringsvillkoren den regeln, att regressrätt är utesluten mot förare med mindre denne vållat skadan genom grov vårdslöshet eller genom att vid olyckstillfället ha varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller han handlat i brottslig avsikt eller begagnat fordonet utan försäkringshavarens medgivande.

De sakkunnigas förslag innebär en utvidgning av trafikförsäkringens omfattning, bland annat skall den innefatta skydd för passagerare. Däremot skall försäkringen, liksom nu, ej innefatta skador å eget fordon. För skador, som täckas av trafikförsäkringen, skall regressrätten mot förare inskränkas till det fall att föraren framkallat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet eller genom att han vid olyckstillfället varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller att han brukat fordonet mot försäkringstagarens vilja. Då försäkringsplikt föreslås även för statens fordon kommer denna regel att omfatta även förare å sådana fordon. Därjämte föreslås särskilda bestämmelser innefattande en motsvarande begränsning i statens regressrätt mot förare för skador, som ej täckas av trafikförsäkringen d. v. s. huvudsakligen skador å statens fordon och å staten tillhörig egendom som befordras med fordonet.

Den av de sakkunniga verkställda utredningen ger vid handen, att den 31 december 1937 av motorfordon tillhöriga statliga myndigheter, som i sin förvaltning i större utsträckning inneha motorfordon, omkring halva antalet eller 1,326 voro trafikförsäkrade, däribland postverkets, statens vattenfallsverks, statspolisens samt större delen av telegrafverkets fordon. Icke trafikförsäkrade fordon voro 1,296, däribland försvarsväsendets, medicinalstyrelsens, tullverkets samt större delen av statens järnvägars fordon.

De sakkunniga anförde rörande skadeståndsskyldigheten för förarna av staten tillhöriga motorfordon bland annat:

Genom kungörelsen den 26 september 1929 angående eftergivande i vissa fall av statens regressrätt mot förare av staten tillhörigt motorfordon har gjorts sådan lättnad i förarens ansvar för skador som vållats i följd av trafik-

med fordonet, att denne kommit i samma läge, som om det av honom förda fordonet varit trafikförsäkrat. Härigenom har emellertid endast en del av förarens risker borteliminierats, då trafikförsäkringen hitintills avser skada huvudsakligen å person eller gods som icke befordras med fordonet.

Beträffande den omfattning i vilken förare av statens fordon avkrävas ersättning för skador å fordonet eller i följd av trafik med detta ha lämnats en del uppgifter i de från myndigheterna inkomna yttrandena över en av personalorganisationerna år 1935 gjord framställning till Kungl. Maj:t. Sålunda uppgav järnvägsstyrelsen, att under åren 1932—1936 föraren endast i ett fall ålagts utgiva ersättning för skada förorsakad tredje man samt ej till någon del fått ersätta skador i följd av trafik med statens järnvägar tillhöriga motorfordon. Generalpoststyrelsen anförde, att postverket icke för skador å eget fordon avkrävde förarna ersättning, om de icke vållat skadorna uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Telegrafstyrelsen utövade likaledes för skador å fordonen regress mot förarna endast om de enligt de för vagnskadeersättning gällande allmänna försäkringsvillkoren skolat ersätta skadorna. Ersättning hade emellertid under åren 1921—1936 blott utkrävts i ett enda fall. Vattenfallsstyrelsen, som före 1924 haft vagnskadeförsäkring å sina fordon, tillämpade samma praxis som telegrafstyrelsen. Någon ersättning hade icke behövt utkrävas.

Vad angår motsvarande förhållanden på det militära förvaltningsområdet, plägar förare av kronan tillhörigt motorfordon, vilken enligt domstols beslut ålagts att till kronan utgiva ersättning för av honom vållad skada å dylikt fordon, hos Kungl. Maj:t anhålla att bliva befriad från den honom ålagda ersättningsskyldigheten, varefter Kungl. Maj:t, därest föraren ej uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet föranlett skadan, hos riksdagen gör härav föranledd framställning i ämnet.

I allmänhet torde alltså förarna befrias från att gälda ersättning för ifrågavarande skador, även när de vållat skadorna. Emellertid medför det nuvarande systemet uppenbarligen avsevärd rättsosäkerhet för förarna.

Vad beträffar skador som omfattas av trafikförsäkringen komma, genom trafikförsäkringens utsträckning till att omfatta passagerare, förarna i regel att befrias från ersättningsskyldighet för passagerarskador.

Vad angår skador som tillfogas annan och ej täckas av trafikförsäkringen, d. v. s. framför allt skador å eget fordon eller gods som befordras därmed, är föraren nu ersättningsskyldig till staten eller annan, så snart vållande från förarens sida fastslagits, varvid varje vållande, hur lindrigt det än i övrigt bedömes, medför ersättningsskyldighet för föraren.

Särskilt för förare av motorfordon i vissa slags statstjänst torde det ansvar som sålunda nu åvilar förarna för skador å fordonen eller å gods, som befordras därmed, vara alltför betungande. Härmed åsyftas framför allt förare av motorfordon i militärtjänst eller i tull- och polistjänst, enär dessa fordon ofta måste användas under förhållanden, som utsätta såväl fordon som besättning för särskilt stora risker. Förarna av krigsmaktens fordon utgöras ju till stor del av till tjänstgöringen kommanderade värnpliktiga. Vissa särbestämmelser gälla också för den militära vägtrafiken, i det att förarna under övningar i viktiga hänseenden icke äro bundna av vägtrafikstadgans bestämmelser om körhastighet och andra trafikregler. Ej heller gälla hastighetsbestämmelserna t. ex. för polis- eller tullman i brådskande tjänsteutövning. Men även andra förare av statens motorfordon torde med fog kunna göra anspråk på en lindring i skadeståndsskyldigheten i detta hänseende.

De sakkunniga anse, att i överensstämmelse med den praxis som redan för närvarande tillämpas, förare av statens fordon böra i förevarande hän-

seende intaga samma ställning som om fordonet varit vagnsskadeförsäkrat. Detta bör gälla beträffande skador å statens fordon samt även beträffande skador som tillfogas annan staten tillhörig egendom, vare sig denna befordras med fordonet eller icke. Däremot torde ej finnas skäl att stadga befrielse från ersättningsskyldighet, om skada tillfogas sådan tredje mans egendom, som ej är skyddad genom trafikförsäkringen. Endast i den mån staten bär ansvar för sådan egendom, t. ex. på grund av transportavtal, bör samma regel gälla, som om egendomen tillhör staten.

I yttrandena har förslaget i denna del allmänt tillstyrkts.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* har ansett, att förslaget vore ägnat att hälsas med tillfredsställelse. *Generalpoststyrelsen* har anfört, att förslaget i själva verket icke innebure annat än ett stadfästande av den praxis, som sedan länge tillämpades av styrelsen. Utfärdande av klara och tydliga bestämmelser på detta område måste vara enbart till gagn såväl för vederbörande myndigheter som för personalen. *Vattenfallsstyrelsen* har ansett förslaget för styrelsens och dess befattningshavares vidkommande vara i stort sett tillfredsställande. Det vore ett framsteg, att regressrättens omfattning bleve i lag bestämd. Även om förarna redan nu i allmänhet befriades från att gälda ersättning för skador å egna fordon, medförde det gällande systemet uppenbarligen rättsosäkerhet för förarna. *Statskontoret* har ansett det skäligt, att ansvarsskyldighet för trafikskador för förare av statens fordon begränsades på sätt de sakkunniga förordat.

I flera yttranden har påyrkats, att skyddet ytterligare måtte utsträckas i olika hänseenden.

*Arméförvaltningen* har uttalat, att ersättning för skada i följd av staten tillhöriga, för särskilt militärt ändamål tillverkade motorfordon, såsom pansarbilar, stridsvagnar, traktorer och traktortåg borde regleras efter samma grunder som angåves i trafikförsäkringslagen. *Marinförvaltningen* har ansett, att någon skillnad ej borde finnas mellan vanliga motorfordon och för militärt bruk särskilt tillverkade motorfordon. *Flygförvaltningen* förutsatte, att stadgandet i enlighet med förslagets ordalydelse skulle ha tillämpning även vid skada i följd av trafik med staten tillhöriga, för särskilt militärt ändamål tillverkade motorfordon.

*Försvarsväsendets underbefälsförbund* har uttalat, att även om en föreskrift, sådan som den föreslagna i praxis tillämpats under senare år, enär Kungl. Maj:t på därom gjord framställning av nåd befriat förarna från ersättningsskyldighet, för så vitt icke grov vårdslöshet vid fordonets framförande förelegat, innebure dock stadgandet, att en för den enskilde besvärande omgång i fråga om ersättningsanspråkets efterskänkande för framtiden komme att undvikas. Ur psykologisk synpunkt torde detta vara av mycket stor betydelse.

*Statstjänarkartellen* — som i sig innesluter svenska järnvägsmannaförbundet, svenska postmannaförbundet, telegraf- och telefonmannaförbundet, försvarsverkens civila personals förbund och sinnessjukvårdspersonalens förbund — har anfört, att den föreslagna bestämmelsen om befrielse för staten att utkräva ersättning av förare icke ägde tillämpning beträffande

egendom, som befordrades med fordonet. Detta innebure för förare av statens motorfordon, vilka i sin yrkesutövning i mycket stor utsträckning vid vissa verk transporterade arbetare och dessa arbetare tillhörande egendom, att de vid inträffande skador kunde få stora ersättningskrav emot sig. Antingen borde sålunda trafikförsäkringen utvidgas att omfatta skada å egendom, som med fordonet befordrades, eller ock bestämmelse utfärdas, enligt vilken staten skulle vara ersättningsskyldig jämväl för skada å egendom, som med fordonet befordrades.

*Statstjänarnas centralorganisation* har anfört, att även efter genomförande av förslaget för förare av statens motorfordon skulle kvarstå avsevärd ekonomisk risk, nämligen den personliga risk, han löpte för skada å honom själv tillhörig egendom, såsom exempelvis en medförd päls eller annan beklädnadspersedel, eller för skada å egendom, som medfördes av eller tillhörde passagerare å fordonet. Det torde exempelvis förekomma, att förare av statens motorfordon i tjänsten beordrades att transportera annan befattningshavare jämte dennes tillhörigheter i viss omfattning vid förflyttning till tjänstgöring å annan ort. Önskligt vore därför, om det ekonomiska ansvaret även i sådana fall kunde bäras av staten.

Angående ansvarigheten för förare av *kommunerna* tillhöriga motorfordon anförde de sakkunniga:

Vad beträffar frågan om de kommunalanställda motorförarnas ersättningsskyldighet för skador i följd av trafik med fordonen synas dessa förare närmast vara att likställa med förare i enskild tjänst. De sakkunniga anse därför sig icke böra föreslå någon lagstadgad rätt för kommunernas motorförare till befrielse från skyldighet att ersätta skador å eget fordon eller å egendom som befordras därmed. I den mån de kommunalanställda förarna böra beredas förmåner i detta hänseende torde kommunerna härför kunna skydda sig genom försäkring. Det må erinras, att genom trafikförsäkringens utsträckning till att omfatta passagerare och försäkringspliktens införande för kommunala fordon förarna i regel befrias från ersättningsskyldighet för passagerarskador.

*Svenska kommunalarbetsförbundet* har i sitt yttrande yrkat, att kommunernas förare av motorfordon måtte beredas enahanda ställning, som föreslagits beträffande förare av statens motorfordon. Till stöd härför anfördes, att exempelvis de hos städernas brandkårer anställda motorförarna icke kunde jämföras med i privat tjänst anställda personer samt att i många fall de kommunalt anställda utförde statliga funktioner eller verksamhet av samma art som statens affärsdrivande företag. Även om det förhölle sig så att kommunerna i många fall icke krävde ersättning av förare för skada å eget fordon så vore detta dock ingalunda någon allmän regel. Visserligen kunde kommunerna ordna samma fråga genom försäkring, men detta innebure ett osäkerhetsmoment, enär det komme att ligga i varje kommuns eget skön att bestämma härom.

Departements-  
chefen.

Såsom inledningsvis framhållits befinner sig frågan om en fullständig revision av lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av trafik med mo-

torfordon samt om trafikförsäkring icke i sådant läge, att förslag härom nu kan underställas riksdagen. Sålunda tarva bland annat spörsmålen om trafikförsäkringens utsträckning till att omfatta även skador genom olyckshändelser och om försäkringens organisation ytterligare undersökningar och överbäanden.

Den utredning som förekommit har emellertid visat att det föreligger ett trängande behov av att omedelbart inom ramen av bestående ordning lösa vissa frågor. Härvid avses frågorna om försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar, om utsträckt skydd för passagerare i motorfordon, om höjning av försäkringssummorna samt om vissa lättnader i skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, som tillhöra eller nyttjas av staten. En reform i dessa hänseenden synes ej heller behöva föregripa ett ställningstagande till de övriga frågor som i de sakkunnigas betänkande och yttrandena behandlats. Framhållas må, att i en motion vid årets riksdag (nr 242 i andra kammaren) yrkanden framställt om lagstiftning i sistnämnda tre hänseenden på grundval av de sakkunnigas förslag.

Anledningen till att lättviktsmotorcyklar i trafikförsäkringslagen undantagits från försäkringsplikt torde framför allt ha varit svårigheten att utöva kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande. Enligt det förslag till ändringar i motorfordonsförordningen som senare i dag kommer att anmälas av chefen för kommunikationsdepartementet skall emellertid registreringsplikt införas för lättviktsmotorcyklar. I samband därmed har chefen för nämnda departement uttalat att försäkringsplikt bör införas även för lättviktsmotorcyklar. Till detta uttalande kan jag ansluta mig. Det i 2 § trafikförsäkringslagen stadgade undantaget från försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar synes sålunda böra utgå. Jag anser mig, efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet, jämväl kunna ansluta mig till de sakkunnigas förslag, att försäkringen av lättviktsmotorcyklar bör ske mot årlig premiebetalning i samma ordning som gäller för motorfordon i allmänhet. Jag vill understryka angelägenheten av att försäkringen av försäkringsanstalterna planläggas så, att omkostnaderna i möjligaste mån nedbringas.

De nuvarande begränsningarna av skyddet för passagerare i motorfordon i förhållande till icke-passagerare avse i huvudsak dels att den omkastade bevisbörderegeln enligt bilansvarighetslagen ej gäller till förmån för passagerare, dels ock att den i samma lag för ägaren stadgade ansvarigheten för förarens vållande endast avser passagerare i fordon som brukas i yrkesmässig trafik.

Dessa begränsningar torde med den omfattning biltrafiken tagit numera i stort sett sakna berättigande.

Den utsträckning av passagerarskyddet som sålunda är påkallad bör, såsom de sakkunniga föreslagit, i princip omfatta alla som färdas i fordonet utom föraren. Att göra undantag för bilägare, när han är passagerare i eget fordon, eller för hans familjemedlemmar torde ej vara befogat. Däremot synes försäkringen, såsom de sakkunniga föreslagit, icke böra omfatta skada å

den som färdas i ett olovligen brukat fordon och därvid äger kännedom om att fordonet brukas olovligen.

Enligt de statistiska beräkningar, som på de sakkunnigas föranstaltande verkställt, skulle ett likställande i ersättningshänseende av passagerare med icke-passagerare enligt de sakkunnigas förslag medföra en höjning av försäkringspremierna med något mer än 4 procent. Även om dessa beräkningar av naturliga skäl icke kunnat bliva annat än approximativa, torde dock förslaget ur kostnadssynpunkt ej ge anledning till betänkligheter, i all synnerhet som det i viss utsträckning skulle komma försäkringstagarna själva till godo.

Med hänsyn till det anförda torde bilansvarighetslagen böra ändras så, att 4 §, vilken innehåller särbestämmelsen om skydd för passagerare i vissa fall, upphäves samt att ägarens och förarens ansvarighet enligt 2 § utsträcker till att avse skada som i följd av trafik med motorfordon tillfogas annan person än föraren. Någon ansvarighet för ägaren för det fall att fordonet olovligen brukas uppkommer ej härigenom. Enligt 6 § bilansvarighetslagen skall nämligen i sådant fall den olovlige brukaren svara i ägarens ställe.

Huvudregeln i 3 § första stycket trafikförsäkringslagen är visserligen, att försäkringsgivaren är ansvarig för skadestånd, som på grund av trafik med fordonet åvilar dess ägare, brukare eller förare. Enligt andra stycket i samma paragraf gäller dock i fråga om skada å person, som färdas i fordonet, det undantag från denna regel, att försäkringsgivaren icke svarar för skadan, om försäkringstagaren icke är ansvarig därför. I överensstämmelse med den i 2 § bilansvarighetslagen vidtagna ändringen torde 3 § andra stycket trafikförsäkringslagen böra ändras så, att undantaget från försäkringsgivarens ansvarighet i fråga om personer, som färdas i fordonet, avser sådan skada å föraren av fordonet, för vilken försäkringstagaren ej är ansvarig.

Försäkringsgivarens ansvarighet enligt 3 § trafikförsäkringslagen är vidsträcktare än försäkringstagarens personliga skadeståndsskyldighet därutinnan att ersättning på grund av försäkringen utgår till den, som skadas i följd av trafik med ett olovligen brukat motorfordon, såvida han ej färdas i fordonet. Såsom nämnts är ägaren icke ansvarig för skador som förorsakas genom fordonets olovliga brukande. Då såsom förut framhållits ersättning på grund av försäkringen icke bör utgå, om fordonet brukas olovligen, till den som färdas i fordonet och äger kännedom om det olovliga brukandet, erfordras ett tillägg till 3 § andra stycket sistnämnda lag av det innehåll att försäkringsgivaren i sådant fall icke är ansvarig för skadan.

Jag övergår härefter till frågan om försäkringssummornas höjning.

Av vad i det föregående anförts framgår, att särskilt med hänsyn till det förändrade ränteläget försäkringssummorna för personskada numera äro otillräckliga. De sakkunniga ha föreslagit en tredubbling av beloppen, vilket beräknats medföra en premiehöjning av omkring 8 procent.

I några yttranden har yrkats, att maximeringen av försäkringsbeloppen för personskada helt skulle utgå. Enligt av försäkringsinspektionen införskaffad utredning skulle detta medföra en ytterligare premiehöjning av omkring 1.3 procent å nuvarande premier. I ett yttrande har vidare föreslagits, att försäkringssummorna skulle fyrdubblas till 80,000, respektive 240,000 kronor.

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

Vad angår omnibussar ha de sakkunniga föreslagit ett par smärre avvikelser från gällande bestämmelser. Sålunda skall förhöjningen av försäkringssummorna, 5,000 kronor per person, gälla för alla omnibussar och ej endast dem som användas i yrkesmässig trafik samt vidare för varje person, varmed det högsta antal personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, i stället för enligt nuvarande bestämmelser sju passagerare. Förstnämnda ändring är uppenbarligen motiverad av försäkringsskyddets utsträckande till passagerare även i privatfordon. Den andra ändringen har föreslagits för att få överensstämmelse med den i 1936 års motorfordonsförordning införda definitionen på omnibus. Därmed avses nämligen enligt 1 § 1 mom. nämnda förordning automobil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än nio, vare sig densamma är avsedd för befordran av gods eller icke.

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

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

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

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

Den ökning av nuvarande försäkringspremier, som uppkommer genom den nu föreslagna utvidgningen av passagerarskyddet och höjningen av försäkringsbeloppen, torde med all sannolikhet icke komma att nämnvärt överstiga 12 procent. Från motorfolkets sida ha icke framställts några invändningar mot denna ökade belastning.

Frågan om i vad mån särskilda lättnader i skadeståndsskyldigheten böra beredas förare av motorfordon, vilka tillhöra eller nyttjas av staten, sammanhänger uppenbarligen nära med utsträckningen av trafikförsäkringen i allmänhet. Såsom förut nämnts har genom kungörelsen den 26 september 1929 angående eftergivande i vissa fall av statens regressrätt mot förare av staten tillhörigt motorfordon föraren kommit i samma läge, som om fordonet varit trafikförsäkrat. Detta innebär, att statens regressrätt mot föraren är inskränkt till sådana fall, då denne förorsakat skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Genom passagerarskyddets utsträckning och försäkringssummornas höjning kommer förarnas ställning att avsevärt förbättras. Emellertid återstår oreglerad frågan om förarens ansvarighet för skador å fordonet samt å egendom som därmed befordras, i vilka fall staten har regressrätt mot föraren även vid enkelt vållande.

De sakkunnigas förslag innebär, att förare av staten tillhörigt motorfordon skulle befrias från skyldighet att gälda skada som tillfogas staten i följd av trafik med fordonet, såvida han icke förorsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom att han varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller han brukat fordonet utan lov. Någon meningsskiljaktighet om det befogade i en dylik bestämmelse torde ej föreligga.

Från militärmyndigheternas sida har påpekats, att lättnaderna borde tillkomma även förare av stridsvagnar och andra militära specialfordon. Uppenbarligen tala starka skäl för en sådan utvidgning. Bestämmelserna torde därför böra avse icke blott motorfordon utan även motorredskap och traktortåg. Dessa uttryck användas här i samma bemärkelse som i motorfordonsförordningen.

Även i ett annat hänseende anser jag särskilt hänsynen till militära förhållanden böra kräva en utvidgning av bestämmelsernas tillämplighetsområde. Staten äger nämligen för krigsmaktens behov taga motorfordon och andra transportmedel i anspråk med nyttjanderätt. I anledning därav torde böra stadgas, att lättnaderna även skola tillkomma förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som innehaves av staten med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare å fordonet.

Nu berörda bestämmelser angående förare av fordon, som äges eller nyttjas av staten, torde böra intagas i en förordning, som antages av Konung och riksdag.

De i ett par yttranden framställda yrkandena, att förarna av statens motorfordon även skulle beredas lättnader i skyldigheten att ersätta skador å med fordonen befordrad egendom, som ej tillhör staten eller för vilken staten ej är ansvarig, torde däremot ej i förevarande mera begränsade sammanhang böra upptagas till behandling. Ej heller torde nu kunna upptagas frågan om beredande för kommunalanställda förare av samma lättnader som föreslagits för förare av statens motorfordon.



Tiden för författningarnas ikraftträdande torde böra bestämmas till den 1 juli 1939, dock med visst undantag beträffande 2 § trafikförsäkringslagen. Det inom kommunikationsdepartementet utarbetade förslaget om införande av registreringsplikt för lättviktsmotorcyklar innebär nämligen, att sådan skyldighet skall inträda från och med den 1 juli 1939, men att beträffande fordon, som före nämnda dag är i bruk och enligt dessförrinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, nuvarande bestämmelser fortfarande skola äga giltighet intill den 1 januari 1940. Då försäkringsplikten är ansluten till registreringen, torde motsvarande övergångsbestämmelse erfordras beträffande trafikförsäkringen.

I enlighet med vad i det föregående angivits ha inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon samt förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten*, av den lydelse bilaga<sup>1</sup> till detta protokoll utvisar.»

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över förslagen till lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:

Gösta Tidelius.

<sup>1</sup> Denna bilaga, vilken är lika lydande med de vid propositionen fogade förslagen, har här uteslutits.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 9 mars 1939.*

Närvarande:

justitierådet EKLUND,  
regeringsrådet KELLBERG,  
justitieråden LAWSKI,  
VON STEYERN.

Enligt lagrådet den 8 mars 1939 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 3 mars 1939, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; samt
- 2) lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, föredrogos inför lagrådet av revisionssekreteraren Olof Thulin.

*Lagrådet lämnade förslagen utan anmärkning.*

Ur protokollet:  
*Wilhelm von Schwerin.*

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1939.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, social-, kommunikations-, finans-, jordbruks- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Westman, lagrådets den 9 mars 1939 avgivna utlåtande över de den 3 mars 1939 till lagrådet remitterade förslagen till *lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* och *lag angående ändrad lydelse av 2, 3 och 11 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon*.

Med förmälan att lagrådet lämnat förslagen utan anmärkning hemställer föredraganden, att förenämnda förslag ävensom *förslag till förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten*, måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:  
*Ragnar Kihlgren.*