

Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 26 maj 1939 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 10 mars 1939 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 189, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag till

1) 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 anges:

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.

2) 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 anges:

Bihang till riksdagens protokoll 1939. 9 saml. 1 avd. Nr 33.

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 tillhopa trehundratusen kronor i anledning av personskada med begränsning till sextiotusen kronor för varje skadad eller död person samt om tillhopa 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.

3) Förordning

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

Häri genom 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 uppsåtligt 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.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehåft två före propositionens avlämnande inom andra kammaren väckta motioner, nämligen nr 242 av herr *Liedberg m. fl.* och nr 354 av herrar *Werner i Höjen* och *Pettersson i Rosta*.

I motionen II: 242 hemställles,

1) att riksdagen ville för sin del för ikraftträdande den 1 juli 1939 godkänna följande i bilagor till motionen angivna förslag till ändringar i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och i lagen om trafikförsäkring å motorfordon:

Ändringar i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

4 §.

Varder i följd av trafik med automobil skada tillfogad annan med automobilen befordrad person än föraren, vare ägaren för skadan ansvarig på sätt i 2 § stadgas.

9 §.

Talan å — — — gälta skadestånd.

Den, som vill föra talan enligt första stycket, skall tillika inom nittio dagar — — — — behörigen lämnat.

Försummas något — — — — det andra.

Ändringar i lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon.

3 §.

Trafikförsäkring å motorfordon — — — — 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 olovligen brukat motorfordon med kännedom om det olovliga brukandet.

11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhopa etthundraåttio tusen kronor i anled-

ning av personskada med begränsning till sextio tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon — — — — skadad eller dödad person.

2) att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utfärdande av bestämmelser, som, i enlighet med vad i motionen skisserats, begränsa statens rätt att för skada å staten tillhörigt motorfordon hålla sig till dess förare.

I motionen II: 354 hemställas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om förslag till sådan ändring av lagen om trafikförsäkring å motorfordon, att motorfordon, som uteslutande användes i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill hörande enskilda vägar, måtte befrias från för motorfordon gällande försäkringsavgift.

I fråga om de skäl som ligga till grund för de i propositionen framlagda förslagen får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen. Beträffande motiveringen till yrkandena i motionen II: 242 hänvisas till nämnda motion.

I motionen II: 354 åberopas motiveringen i den av samma motionärer väckta motionen II: 310, i vilken hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om förslag till sådan ändring av förordningen om automobilskatt, att motorfordon, som uteslutande användes i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill hörande enskilda vägar, måtte befrias från fordonsskatt. Sistnämnda motion har, i enlighet med vad bevillningsutskottet i av riksdagen godkänt betänkande, nr 3, hemställt, icke föranlett någon riksdagens åtgärd.

Den gällande lagstiftningen på förevarande område innehåller i huvudsak följande.

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 var-

ken 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 automobil 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 utbetomma 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 tillhopa högst 60,000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhopa 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 bi-

behållande 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.

Försäkringsplikten avser, enligt 1 §, motorfordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Med motorfordon förstås i lagen, enligt 2 §, varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall dock icke anses traktortåg. Lagen äger ej tillämpning å sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förefinnes, ej heller å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Från försäkringsplikt äro enligt 4 § trafikförsäkringslagen fritagna: medlem av konungahuset, staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat. Om sådan 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.

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 olyckfallsförsäkring 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 järnvägsmannaförbundet samt telegraf- och telefonmannaförbundet, 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 7 maj 1937 tillkallade chefen för justitiedepartementet, enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 april samma år, sakkunniga för utredning rörande en reform av gällande rättsregler om trafikförsäkring och om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon.

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 hittillsvarande 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 föreslogos, 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 handelsarbetareförbundet 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 kommunalarbetareförbundet.

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 har departementschefen funnit frågan om en fullständig revision av lagstiftningen erfordra ytterligare utredning och därför ej nu kunna föreläggas riksdagen.

Departementschefen har emellertid därjämte framhållit, att de sakkunnigas förslag på ett par viktiga punkter i princip vunnit allmänt gillande i yttrandena, nämligen i fråga om *passagerarskyddets utsträckning, försäkringssummornas höjning samt lätnader i skadeståndsskyldigheten för förare av staten tillhöriga motorfordon*. Enligt departementschefen är behovet av nya bestämmelser på dessa punkter så trängande, att det bör övervägas att redan nu provisoriskt avhjälpa bristerna i gällande ordning i dessa delar. I propositionen har därför samtliga dessa spörsmål upptagits till behandling.

I detta sammanhang har i propositionen även upptagits frågan om införande av försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar. Förslag rörande ändrade bestämmelser i övrigt om sådana fordon har, efter föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet, genom en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 225, förelagts riksdagen för yttrande. Nämda proposition har behandlats av sammansatt bevillnings- och andra lagutskott, som numera i avgivet utlåtande, nr 4, i de delar som äro av betydelse för förevarande ärendet lämnat förslagen utan erinran.

Efter en redogörelse för de sakkunnigas förslag i de nu upptagna delarna samt de däröver avgivna yttrandena anför *chefen för justitiedepartementet* vid remissen till lagrådet den 3 mars 1939 av de nu framlagda lagförslagen följande:

»Såsom inledningsvis framhållits befinner sig frågan om en fullständig revision av lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon 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 överväganden.

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 framställts 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 planlägges 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 sam-

manhang böra upptagas till behandling. Ej heller torde nu kunna upptagas frågan om beredande för kommunalanställda förare av samma lätnader 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.»

De genom propositionen framlagda författningsförslagen hava utarbetats i enlighet med vad sålunda angivits. De båda lagförslagen, som remitterats till lagrådet, hava av detta lämnats utan erinran.

Efter framställning från 1935 års riksdag har, såsom i utskottets redogörelse omnämnts, frågan om trafikförsäkringens omläggning till att omfatta även olyckshändelser jämte vissa i samband därmed stående spörsmål gjorts till föremål för utredning av särskilda sakkunniga, vilka den 1 oktober 1938 avgivit betänkande med förslag i ämnet. Genom propositionen hava ur detta omfattande frågekomplex utbrutits vissa särskilda spörsmål, vilka avse dels passagerarskyddets utsträckning, dels försäkringssummornas höjning och dels lätnader i skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon som tillhöra eller nyttjas av staten. I dessa delar har de sakkunnigas förslag i princip vunnit allmänt gillande i de avgivna yttrandena, och departementschefen framhåller i propositionen att det föreligger ett trängande behov av att omedelbart inom ramen av bestående ordning lösa dessa frågor. Den närmare utformningen av propositionens förslag härutinnan, vilken i huvudsakliga delar överensstämmer med vad i motionen II: 242 föreslagits, har icke givit utskottet anledning till erinran. Propositionen innebär härutöver införande av försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar; jämväl i denna del tillstyrker utskottet propositionen.

Utskottet.

Beträffande de sakkunnigas förslag i de delar som ej upptagits i propositionen hava i en del yttranden invändningar gjorts mot förslagets huvudprinciper, bland annat i fråga om försäkringens utsträckning till att omfatta olyckshändelser. Departementschefen har funnit frågan om en fullständig revision av lagstiftningen på förevarande område erfordra ytterligare utredning. Utskottet vill härvid uttala den förväntan att utredningen på detta område utan dröjsmål fullföljes.

I motionen II: 354 har yrkats skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag rörande befrielse från försäkringsavgift för motorfordon, som uteslutande användes i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill

hörande enskilda vägar. Vid den ovannämnda utredningen angående en allmän revision av trafikförsäkringen kommer givetvis en omprövning att ske jämväl av bestämmelserna rörande vilka fordon som skola vara underkastade försäkringsplikt. Utskottet, som förutsätter att därvid även det i motionen framförda spörsmålet ägnas uppmärksamhet, finner anledning icke föreligga för riksdagen att göra någon framställning till Kungl. Maj:t härutinnan.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

A) att förevarande proposition, nr 189, måtte av riksdagen bifallas;

B) att motionen II: 242 måtte anses besvarad genom utskottets hemställan under A); samt

C) att motionen II: 354 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 26 maj 1939.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Schlyter*, *Karl Emil Johanson*, *Branting*, *Karl Karlsson*, *Gärde*¹*, *Karl Johan Olsson**, *Verner Andersson*²*, *Brandt* och *Anton Svensson*;

från andra kammaren: herrar *Bergquist**, *Lindqvist*, *Lindmark*¹, *Ryberg*¹*, *Olsson* i *Mellerud*, *Gezelius* och *Lindberg* i Stockholm, fru *Gustafson* samt herrar *Lindahl*²* och *Gustafsson* i *Lekåsa*².

¹ Ej närvarande vid behandlingen av motionen II: 354.

² Närvarande allenast vid behandlingen av motionen II: 354.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.