

Nr 14.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon; given Stockholms slott den 19 november 1954.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

GUSTAF ADOLF.

Herman Zetterberg.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås en avsevärd höjning av de nuvarande trafikförsäkringssummorna. Det obligatoriska försäkringsbeloppet för varje skadad eller dödad person föreslås sålunda höjt från 60 000 till 200 000 kronor, och det nuvarande s. k. katastrofbeloppet föreslås fördubblat från 300 000 till 600 000 kronor. Maximisumman för egendomsskada föreslås höjd från 10 000 till 50 000 kronor.

Förslag

till

Lag

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

Härigenom förordnas, att 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

11 §.

11 §.

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

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *sex*hundra tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till *två*hundra tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa *fem*tio tusen kronor i anledning av skada å egendom. Beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare *tio*tusen kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person.

—————

Denna lag träder i kraft den 1 april 1955; dock skall äldre lag gälla, då den händelse som medfört skada inträffat dessförinnan.

—————

¹ Senaste lydelse, se SFS 1939: 285.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementets ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Sofiero den 18 juni 1954.

Närvarande:

Statsråden TORSTEN NILSSON, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Hjalmar Nilson, anmäler t. f. chefen för justitie- och handelsdepartementen, statsrådet Lindell, fråga om *höjning av försäkringssummorna vid trafikförsäkring å motorfordon* samt anför därvid följande.

I skrivelse den 22 april 1954 till chefen för justitiedepartementet har försäkringsinspektionen hemställt om sådan ändring av 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen), att de i nämnda lagrum nu angivna maximisummorna måtte höjas på sätt i det följande kommer att närmare angivas.

Sedan yttranden över denna framställning efter remiss avgivits av 1952 års bilskadeutredning, trafikförsäkringsföreningen, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska lasttrafikbilägareförbundet och svenska omnibusägareförbundet, anhåller jag att nu få upptaga detta ärende till behandling.

Gällande bestämmelser.

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. 1 § 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.

Bilansvarighetslagen ålägger ägare, förare och brukare av motorfordon ett mera omfattande ansvar för skador, som tillfogas annan person än föraren eller egendom, som icke befordras med bilen. Enligt 2 § första stycket är automobilens ägare ansvarig för sådan skada, ändå att han ej är vållande till skadan; dock är ägaren fri från ansvarighet, om av omständigheterna framgår att skadan varken orsakats av bristfällighet å automo-

bilen eller vållats av föraren. I andra stycket av samma paragraf stadgas att, om den som skadan led genom eget vållande medverkat därtill, rätten skall bestämma efter ty för varje fall prövas 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. Brukar någon utan lov annans automobil, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada som därunder inträffar.

Enligt trafikförsäkringslagen åligger det i princip varje ägare av motorfordon att taga och vidmakthålla trafikförsäkring å sitt fordon. Denna försäkringsplikt avser motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Huvudbestämmelserna rörande trafikförsäkringens omfattning är givna i 3 § trafikförsäkringslagen, 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.

Utän 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 försäkringstagaren är för skadan ansvarig, eller å person, som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom.

Skyldigheten att hålla motorfordon försäkrat är begränsad till vissa maximibelopp. Enligt lagens 11 § gäller sålunda att försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse, som medför skada, skall täcka skadestånd om tillhoppa 300 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 60 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa 10 000 kronor i anledning av skada å egendom; beträffande omnibus skall försäkringen täcka skadestånd i anledning av personskada med ytterligare 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer som må befordras med fordonet överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person. Dessa försäkringssummor har gällt sedan den 1 juli 1939. Tidigare var försäkringssummorna lägre vid personskada, nämligen 20 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt tillhoppa högst 60 000 kronor. I stället för den nuvarande specialbestämmelsen rörande omnibus gällde tidigare en kungörelse, enligt vilken för personomnibus, vilken mot ersättning tillhandahölls allmänheten, försäkringsbeloppet för personskada skulle, med bibehållande av nyssnämnda begränsning för varje skadad eller dödad person, utgöra ytterligare 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antalet passagerare, som fick befordras med fordonet, översteg sju.

Försäkringsinspektionens framställning.

Försäkringsinspektionen erinrar inledningsvis om att frågan om en höjning av de nuvarande försäkringssummorna diskuterats i ett av 1945 års försäkringsutredning avgivet betänkande (SOU 1949:26 s. 70) och i en i anledning av detta betänkande avlämnad proposition (nr 220/1950 s. 15). Inspektionen anmärker vidare, att chefen för justitiedepartementet den 23 maj 1952 tillkallat särskilda sakkunniga — vilka antagit benämningen bilskadeutredningen — för att i samarbete med övriga nordiska länder verkställa utredning rörande revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon samt att denna utredning, som kan väntas framlägga förslag till en helt ny trafikförsäkringslag, således även kommer att gå in på frågan om omfattningen av trafikförsäkringsgivarens ansvarighet.

Försäkringsinspektionen framhåller, att såväl inspektionen som trafikförsäkringsbolagen sedan flera år tillbaka uppmärksammat frågan om försäkringssummornas höjd men att detta spörsmål på den allra senaste tiden fått förnyad aktualitet med hänsyn till att en omfattande tariffrevision förberedes inom trafikförsäkringen. Inspektionen fortsätter:

I samband med revisionen har från bolagens sida siffror framlagts, som belyser behovet av en höjning av summorna. För personskadornas del utvisar de av trafikförsäkringsbolagen framlagda siffrorna, att det inom trafikförsäkringen under åren 1950—1952 inträffat minst 188 dylika skador, vid vilka skadebeloppet för skadad eller dödad person uppgått till eller överstigit 60 000 kronor. Av dessa skador hänför sig 49 till år 1950, 69 till år 1951 och 70 till år 1952. Siffran för år 1952 är en minimisiffra med hänsyn till att skaderegleringen för detta år icke är lika långt framskriden som för tidigare år. Det sammanlagda belopp, för vilket ersättning under åren 1950—1952 måst avbörjas därför att försäkringssumman 60 000 kronor eljest skulle ha överskridits, uppgår enligt de av bolagen ifyllda formulären till närmare 6 350 000 kronor. Flera bolag har anmärkt, att kraven sannolikt skulle ha varit större, om maximigränsen varit högre.

Egendomsskadorna har enligt försäkringsbolagens undersökning uppgått till eller överstigit 10 000 kronor i sammanlagt 122 fall under åren 1950—1952. Av dessa fall har 14 inträffat år 1950, 38 år 1951 och 70 år 1952. Det sammanlagda skadebelopp, för vilket i fråga om egendomsskador trafikförsäkringen icke givit täckning, utgör enligt denna undersökning för åren 1950—1952 sammanlagt bortåt 1 000 000 kronor.

Enligt försäkringsinspektionens uppfattning ger den av försäkringsbolagen företagna undersökningen klart vid handen, att trafikförsäkringen icke längre ger allmänheten det skydd som varit avsett. På grund av de förskjutningar i löner och penningvärde m. m. som ägt rum under de femton år, som gått sedan de nuvarande försäkringssummorna fastställdes, föreligger det nu ett starkt behov av en snar höjning av dessa summor. De föreliggande siffrorna tyder som väntat på att behovet av en höjning blir starkare för varje år som går.

Mot bakgrunden av de redovisade siffrorna anser försäkringsinspektionen, att den omständigheten att bilskadeutredningen tillkallats nu icke längre bör få föranleda att frågan om en höjning av trafikförsäkringssummorna

skjutes på framtiden. Enligt vad inspektionen inhämtat kan det dröja flera år, innan utredningens arbete resulterar i en ny lagstiftning om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon. Att vänta på bilskadeutredningens resultat skulle, mot bakgrunden av nyssnämnda siffror, innebära ett allvarligt åsidosättande av allmänhetens intresse.

Enligt försäkringsinspektionens mening är ett snabbt beslut om höjning av trafikförsäkringssummorna motiverat även med hänsyn därtill att tidpunkten för en sådan höjning nu förefaller särskilt lämplig. Trots att det omfattande statistiska utredningsarbetet för den planerade tariffrevisionen icke vore avslutat, ville det dock förefalla som om nuvarande genomsnittliga premienivå skulle ge utrymme för en lämplig höjning av trafikförsäkringsbeloppen. Inspektionen fortsätter:

Ett bolag, Ansvar, har t. o. m. redan genomfört en sänkning av premierna med 10 procent och anser sig likväl inom ramen för den sålunda sänkta premienivån ha utrymme för en höjning av trafikförsäkringsbeloppen. Förhållandena inom detta bolag, vars kundkrets utgöres av helynktra personer, är emellertid speciella och ger sålunda knappast någon fingervisning om vad de fortsatta undersökningarna kommer att visa för de andra bolagens del. Kan premierna sänkas trots att ansvarssummorna höjs, är detta givetvis synnerligen tacknämligt, och en sådan möjlighet bör då självklart utnyttjas. Befinnes det emellertid, att den nuvarande genomsnittliga premienivån vid höjning av ansvarsbeloppen måste bibehållas — vilket då på grund av en omarbetning av tariffstrukturen betyder, att vissa premier höjs och andra sänks — är det dock tillfredsställande om trafikförsäkringen utan ökad medelkostnad för försäkringstagarna kan ge en bättre valuta.

Överhuvudtaget är det angeläget, att en höjning av trafikförsäkringssummorna företages vid ett tillfälle, då detta icke leder till höjd premienivå. Det förefaller osannolikt, att det tillfälle som nu erbjuds sig i detta avseende skulle kunna återkomma inom en nära framtid. Försittes detta tillfälle, måste man i stället räkna med möjligheten att premierna nu först sänks för att sedan på nytt höjas när en ökning av ansvarssummorna framdeles genomföres. En sådan utveckling skulle ur psykologiska synpunkter vara olycklig.

Inspektionen framhåller vidare, att frågan om en höjning av trafikförsäkringssummorna i viss grad kompliceras därav att det nu föreligger överenskommelser mellan trafikförsäkringsföreningarna i de olika nordiska länderna, vilka gjort det möjligt att utan särskilda formaliteter i försäkringsavseende tillåta fri samfärdsel med motorfordon de olika nordiska länderna emellan. En svensk höjning av trafikförsäkringssummorna kunde försvåra detta nordiska samarbete. På begäran av försäkringsinspektionen hade trafikförsäkringsföreningen i Sverige varit i kontakt med föreningarna i de andra nordiska länderna. Från finsk sida hade man därvid icke haft något att invända mot en svensk höjning av försäkringssummorna. De danska och norska föreningarna hade däremot ansett, att en dylik svensk åtgärd skulle kunna försvåra det nordiska samarbetet på området. Dessa föreningar hade därför förordat, att man skulle avvakta resultatet av bilskadeutredningens och dess nordiska systerkommittéers arbete. Försäkringsinspektionen vore emellertid av den uppfattningen att den svenska allmänhetens behov av ett ökat skydd vore så starkt, att en höjning av trafikförsäkringssummorna

snarast borde genomföras här i landet trots de betänkligheter som framförts från dansk och norsk sida. Sedan en svensk lagändring beslutats, torde det få bli de nordiska trafikförsäkringsföreningarnas sak att söka träffa sådana överenskommelser, att det bleve möjligt att även i fortsättningen tillåta motorfordon från de övriga nordiska länderna att med minsta möjliga formaliteter i försäkringshänseende befara de svenska vägarna. Med god vilja från ömse håll borde detta icke möta alltför stora svårigheter. Inspektionen ville i detta sammanhang understryka, att inspektionen icke åsyftade något annat än ett återställande i stort sett av 1939 års läge.

Med hänsyn till den pågående premiererevisionen bör enligt försäkringsinspektionens mening en höjning av försäkringssummorna komma till stånd så snabbt som det över huvud taget är möjligt, och inspektionen hemställer därför att proposition i ämnet måtte framläggas i så god tid vid 1955 års riksdag att de höjda summorna såvitt möjligt kan gälla redan från och med den 1 april 1955. Med hänsyn till den pågående bilskadetredningen anser inspektionen dock, att icke andra ändringar bör vidtagas i 11 § trafikförsäkringslagen än sådana som direkt föranledas av förändringarna i löner, penningvärde och motorfordonsparkens sammansättning sedan 1939. Den mera principiella frågan om införande av en helt obegränsad ansvarighet, antingen inom hela området eller allenast för personskador, syntes sålunda böra anstå i avvaktan på bilskadetredningens ställningstagande. Ändringarna borde med andra ord endast ha en provisorisk karaktär.

Rörande den närmare innebörden av de önskvärda ändringarna anför försäkringsinspektionen:

Vid personskada täcker trafikförsäkringen för närvarande ett skadestånd av 60 000 kronor för varje skadad eller dödad person. Ur försäkringssumman skall utgå ersättningar av olika slag, såsom sjukvårdskostnader, ersättning för mistad arbetsförtjänst och ersättning för sveda och värk. Mest kapitalkrävande blir i regel utgående livräntor eller däremot svarande engångsersättningar. Nämnas må att 60 000 kronor icke motsvarar en högre livsvarig livränta än 3 000 kronor, utgående från ungefär 45 års ålder. Då livräntans storlek äger samband med den skadelidandes årsinkomst, synes den höjning av den allmänna lönenivån, som ägt rum sedan 1939, böra få till följd en höjning av de skadestånd vid personskada, som trafikförsäkringen skall täcka. Lönehöjningen har icke varit densamma inom alla grupper. Då trafikförsäkringen aldrig täckt livräntor, motsvarande högre årsinkomster, torde löneutvecklingen för industriarbetare och därmed jämförliga kategorier vara av särskilt intresse i detta sammanhang.

För manliga arbetare inom industri m. m. (de näringsgrenar som omfattas av tab. 35 i Lönestatistisk årsbok för 1951) har lönerna sedan 1939 ungefär tredubblats i kronor räknat. Sålunda har löneindex för ifrågavarande grupper stigit från 100 år 1939 till 303 år 1953 (sistnämnda siffra preliminär). Som en jämförelse må nämnas att för manlig teknisk personal inom industrien (tab. 73 i nyssnämnda årsbok) löneindex under samma tid stigit från 100 till 239,5 (sistnämnda siffra preliminär). För kontorspersonal inom industrien har löneindex under ifrågavarande tid stigit från 100 till 265 (sistnämnda siffra preliminär).

Vid bestämmandet av försäkringssumman inom trafikförsäkringen för varje skadad eller dödad person bör man enligt försäkringsinspektionens

uppfattning taga hänsyn icke blott till den löneutveckling, som redan ägt rum, utan även till det förhållandet att lönerna antagligen kommer att fortsätta att stiga även vid ett fast penningvärde. Härtill kommer att trafikförsäkringen, såsom förut nämnts, skall täcka icke blott utgående livräntor eller däremot svarande engångsersättningar utan även ersättningar av andra slag. Vid ett beaktande av nu angivna förhållanden har försäkringsinspektionen kommit till det resultatet, att det torde vara lämpligast att trafikförsäkringssumman för varje skadad eller dödad person höjes från 60 000 kronor till 200 000 kronor (vilket sistnämnda belopp motsvarar en årlig livsvarig livränta på 10 000 kronor, utgående från ungefär 45 års ålder, eller på 8 000 kronor från ungefär 30 års ålder).

Det i 11 § trafikförsäkringslagen angivna katastrofbeloppet 300 000 kronor, synes icke behöva höjas i samma proportion som ansvarsbeloppet för varje skadad eller dödad person. Enligt försäkringsinspektionens uppfattning är det till fyllest, att detta belopp fördubblas till 600 000 kronor, varvid beloppet liksom före 1939 kommer att uppgå till tre gånger ansvarsbeloppet för en person.

Den extra höjning av katastrofbeloppet, som nu föreskrives för omnibussar — nämligen 5 000 kronor för varje person varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio — torde likaledes böra fördubblas. Försäkringsinspektionen föreslår därför, att tilläggsbeloppet för varje person över nio bestämmes till 10 000 kronor.

Från försäkringsbolagens sida har önskemål framförts, att katastrofbeloppet för omnibussar måtte få en annan konstruktion än nu är fallet. Ur tarifferingssynpunkt blir det enklare, om katastrofbeloppet, oberoende av omnibussens storlek, sättes till ett fixt belopp. Med hänsyn till att man alltmer övergått till större omnibusstyper har ett katastrofbelopp om 1 000 000 kronor ansetts lämpligt. Försäkringsinspektionen, som finner flera skäl tala för den av bolagen önskade konstruktionen, vill såsom ett alternativ till den ovan föreslagna specialregeln för omnibussar förorda, att katastrofbeloppet för personskador för omnibussarnas del sättes till 1 000 000 kronor oberoende av omnibussens storlek.

Även den i fråga om skada å egendom angivna maximisumman, 10 000 kronor för varje händelse som medför skada, behöver enligt försäkringsinspektionens mening höjas för att icke trafikförsäkringen skall ge sämre skydd än 1939. Inspektionen anför härom:

Med hänsyn till att egendomsskadorna kan vara av olika slag möter det svårigheter att avgöra vilken höjning som bör komma till stånd. De flesta egendomsskador, som ersättes från trafikförsäkringen, torde utgöras av skador å annat motorfordon. Det kan därför vara av intresse att notera, att kommerskollegii partiprisindex för maskiner och transportmedel i december 1953 utgjorde 220, därest priset i juli 1939 sättes till 100. I förekommande reparationskostnader ingår också löner. Dessa har, såsom framgår av det föregående, stigit i ännu högre grad. Räknat endast med höjningarna i löner och materialpriser synes det ligga närmast till hands att sätta trafikförsäkringssumman för egendomsskador till 30 000 kronor. Enligt försäkringsinspektionens mening bör man emellertid även beakta de förändringar av motorfordonsbeståndet, som ägt rum sedan 1939. Icke minst i fråga om lastbilar och omnibussar har man övergått till större och dyrbarare vagnstyper. Med hänsyn till de ersättningsbelopp, som kan bli aktuella vid skador på dylika fordon, anser försäkringsinspektionen, att försäkringssumman för egendomsskador bör höjas till 50 000 kronor.

Den av försäkringsinspektionen sålunda förordade höjningen av försäkringssummorna medför, enligt vad inspektionen uppger rörande resultatet av trafikförsäkringsbolagens beräkningar, en höjning av trafikförsäkringspremierna med i genomsnitt ungefär åtta procent, varav sex procent faller på höjningen av beloppen för personskada och två procent på höjningen av maximiersättningen vid egendomsskada. Det vore icke uteslutet, att denna premiehöjning kunde helt uppvägas av den *genomsnittliga* sänkning av trafikförsäkringspremierna, som kunde bli resultatet av den pågående tariffrevisionen inom trafikförsäkringen.

Under återopande av det anförda har försäkringsinspektionen hemställt, att 11 § trafikförsäkringslagen från och med den 1 april 1935 måtte erhålla följande lydelse.

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

Såsom ett alternativ föreslår inspektionen följande avfattning.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa en miljon kronor för omnibus och sexhundratusen kronor för annat motorfordon i anledning av personskada med begränsning till tvåhundratusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa femtiotusen kronor i anledning av skada å egendom.

Yttrandena.

Samtliga remissinstanser tillstyrker försäkringsinspektionens hemställan om en höjning snarast möjligt av de nuvarande trafikförsäkringssummorna. Någon erinran mot storleken av de utav inspektionen föreslagna beloppen framställes ej i något yttrande.

Bilskadeutredningen bekräftar försäkringsinspektionens uppgift att det torde dröja flera år, innan utredningens arbete kan resultera i ny lagstiftning om ersättning för skada i följd av bruk av motorfordon. I betraktande härav och då enligt utredningens mening starka skäl talar för en höjning av maximibeloppen, anser utredningen önskvärt att en sådan höjning sker utan avbidan på att utredningen hunnit framlägga förslag till ny lagstiftning. En höjning av maximibeloppen i enlighet med inspektionens hemställan torde, anför utredningen, icke på olämpligt sätt föregripa eller försvåra utredningsarbetet.

Såväl *kungl. automobilklubben* som *motormännens riksförbund* och *motorförarnas helnykterhetsförbund* säger sig ha iakttagit de ögnynsamma verk-

ningarna av att de i lag föreskrivna försäkringssummorna numera är alltför låga. Visserligen rörde det sig om ett relativt sett ganska litet antal fall, men olägenheterna i det särskilda fallet vore mycket framträdande dels för den skadelidande, som måhända icke hade möjlighet att av bilens ägare eller förare erhålla det ytterligare skadestånd vartill han skulle varit berättigad utöver försäkringens maximibelopp, och dels för bilens ägare eller förare i den mån denne vore solvent och nödgades utge avsevärda summor. I anledning av dessa missförhållanden säger sig organisationerna ha uppmanat sina medlemmar att teckna frivillig tilläggsförsäkring, men med hänsyn till den ganska höga premiekostnaden för en sådan försäkring hade dessa uppmaningar hörsammats av allenast ett mindre antal bilister. Enligt organisationernas mening levde flertalet motorfordonsägare i den tron att de hade ett tillräckligt skydd genom den obligatoriska försäkringen, en uppfattning som då allvarliga olyckor inträffade kunde få katastrofala ekonomiska konsekvenser för vederbörande. Frågan vore därför av så vital betydelse för såväl bilägarna som övriga samhällsmedborgare, vilka i trafiken utsattes för risken av allvarliga skador, att det knappast kunde anses tillfyllest att enbart vissa motorfordonsägare på frivillig väg förbättrade sitt skydd genom tilläggsförsäkringar. Motorförarnas helnykterhetsförbund anser en utbyggnad av försäkringsskyddet genom frivilliga tilläggsförsäkringar icke vara en rationell väg, när det gäller en obligatoriskt föreskriven försäkring. På grund av att kostnaderna för en frivillig försäkring av naturliga skäl bleve större än för en obligatorisk, syntes det förbundet också vara ekonomiskt fördelaktigt att höja de i lag föreskrivna försäkringssummorna.

Lasttrafikbilägareförbundet anför att det mot bakgrunden av ett antal trafikolyckor under de senaste åren, i vilka till förbundet anslutna åkeriägare varit inblandade, framstått som uppenbart att nuvarande lagstadgade trafikförsäkringssummor icke ger ett tillfredsställande skydd åt allmänheten och försäkringstagarna. Även *omnibusägareförbundet* anser, att de sedan 1939 gällande trafikförsäkringssummorna numera är alldeles för låga för att ge erforderligt försäkringsskydd.

I anslutning till försäkringsinspektionens förut återgivna uttalande angående de verkningar ett svenskt beslut om höjning av trafikförsäkringssummorna kunde väntas få med avseende å den nu rådande ordningen, att motorfordon från övriga nordiska länder fritt kan befara de svenska vägarna utan att särskilda tilläggsförsäkringar behöver tecknas, anför *trafikförsäkringsföreningen*:

Föreningen har på nytt varit i förbindelse med vederbörande föreningar i Danmark och Norge rörande saken och har därvid erfarit, att föreningarna — som naturligtvis äro angelägna att även i fortsättningen vidmakthålla det nordiska samarbetet i detta avseende — räkna med att kunna ordna de försäkringsmässiga spörsmål, som kunna aktualiseras beträffande danska och norska motorfordon under deras färder i Sverige, om en höjning av de svenska trafikförsäkringssummorna enligt försäkringsinspektionens förslag kommer till stånd. Man framhåller, att även om en sådan höjning för

danskt och norskt vidkommande kommer att medföra åtskilliga vanskligheter beträffande återförsäkring, premiekostnader etc., så synas dessa dock icke vara större, än att de skola kunna övervinnas.

Till de av försäkringsinspektionen framförda alternativa förslagen rörande katastrofbeloppets bestämning för omnibusar har endast två remissinstanser tagit ståndpunkt. *Bilskadeutredningen* säger sig med hänsyn till dess praktiska fördelar föredraga det i inspektionens skrivelse sist upptagna förslaget, enligt vilket beträffande personskada orsakad om omnibus skall gälla ett maximibelopp av en million kronor. *Omnibusägareförbundet* förordar däremot utan motivering det i inspektionens skrivelse först upptagna förslaget.

Departementschefen.

Enligt trafikförsäkringslagen åligger det i princip varje ägare av motorfordon att taga och vidmakthålla trafikförsäkring till säkerhet för den ansvarighet för skada i följd av trafik med fordonet, som enligt lag åvilar dess ägare, förare eller brukare. Ehuru denna skadeståndsansvarighet är till beloppet obegränsad, har likväl försäkringsplikten ansetts böra begränsas till vissa belopp. Ursprungligen var försäkringsbeloppen för varje händelse, som medförde skada, maximerade till 60 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt till 10 000 kronor i anledning av skada å egendom. Då försäkringssummorna för personskada särskilt med hänsyn till det förändrade ränteläget befanns otillräckliga, höjdes dessa summor år 1939 till 60 000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock sammanlagt högst 300 000 kronor för varje händelse som medför skada.

Särskilt på grund av penningvärdets fall har det, såsom av försäkringsinspektionens skrivelse närmare framgår, under de senare åren allt oftare inträffat, att uppkomna skador icke täckts av de obligatoriska försäkringsbeloppen. I all synnerhet gäller detta beträffande invalidiserande skador; en försäkringssumma å 60 000 kronor motsvarar nämligen icke en högre livsvarig livränta än 3 000 kronor, utgående från ungefär 45 års ålder. Den obligatoriska trafikförsäkringens praktiska värde har sålunda minskats, sedan de nu gällande försäkringsbeloppen fastställdes. Denna utveckling innebär tvivelsutan allvarliga olägenheter såväl för allmänheten som för ägarerna av motorfordon. Visserligen har organisationerna i syfte att avhjälpa rådande brister uppmanat sina medlemmar att teckna frivilliga tilläggsförsäkringar, men denna propaganda har ej givit avsett resultat. Såsom i yttrandena anförts synes det för övrigt icke innebära en rationell lösning att genom frivilliga tilläggsförsäkringar utbygga det försäkringsskydd, som den obligatoriska trafikförsäkringen avser att skänka.

Försäkringsinspektionen har nu föreslagit, att trafikförsäkringssummorna med verkan från och med den 1 april 1955 måtte avsevärt höjas. Bortses tillsvidare från den särskilda försäkringsplikten för omnibus, innebär in-

spektionens förslag för personskadornas vidkommande att försäkringssumman för varje skadad eller dödad person höjes från 60 000 till 200 000 kronor och att det nuvarande katastrofbeloppet, 300 000 kronor, fördubblas till 600 000 kronor. Beträffande maximisumman för egendomsskada, vilken alltså sedan 1929 utgjort 10 000 kronor, föreslår inspektionen en höjning till 50 000 kronor.

Av utredningen i ärendet framgår oförtydligt, att starka sakliga skäl talar för en avsevärd höjning av gällande, i lag föreskrivna trafikförsäkringssummor. Visserligen skulle det såtillvida kunna förefalla anmärkningsvärt att nu genomföra en sådan höjning, som en särskild kommitté — bilskadeutredningen — sedan ett par år tillbaka är sysselsatt med en fullständig revision av lagstiftningen om ersättning för skada till följd av bruk av motorfordon och det i denna kommittés arbetsuppgifter också ingår att verkställa en översyn av reglerna om obligatorisk försäkring för trafikskador. Emellertid har bilskadeutredningen bekräftat, att det torde dröja flera år innan dess arbete kan resultera i ny lagstiftning. Med hänsyn härtill och då utredningen vidare förklarar, att en höjning av maximibeloppen i enlighet med försäkringsinspektionens hemställan icke torde på olämpligt sätt föregripa eller försvåra utredningsarbetet, kan den omständigheten att nämnda kommitté tillsatts icke rimligen anses utgöra något hinder mot att utan dröjsmål såsom ett provisorium genomföra en i och för sig angelägen höjning av trafikförsäkringssummorna. Tidpunkten för en sådan åtgärd är just nu särskilt lämplig. Såsom försäkringsinspektionen närmare anfört pågår för närvarande en tariffrevision inom trafikförsäkringen, och det vill av vissa preliminära uppgifter synas, som om även en avsevärd ökning av trafikförsäkringssummorna därvid icke skulle behöva leda till någon egentlig höjning av den genomsnittliga premienivån. Då det enligt inspektionen förefaller osannolikt, att det tillfälle som i detta avseende nu erbjuder sig skulle kunna återkomma inom en nära framtid, är det uppenbarligen angeläget att tillfället ej försittes. I likhet med inspektionen anser jag, att det skulle innebära en ur psykologiska synpunkter olycklig utveckling, om premierna först sänktes mera avsevärt och sedan på nytt höjdes, om en ökning av trafikförsäkringssummorna framdeles genomföres.

För närvarande gäller att i de nordiska länderna hemmahörande motorfordon kan fritt passera mellan dessa länder utan att särskilda tilläggsförsäkringar tecknas. Det är av stor praktisk betydelse, att en höjning av trafikförsäkringsbeloppen i enlighet med försäkringsinspektionens förslag ej föranleder någon ändring i denna ordning. Av trafikförsäkringsföreningens remissyttrande framgår, att detta dess bättre ej heller behöver befaras.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag tillstyrka förslaget om en omedelbar höjning av trafikförsäkringssummorna. Mot storleken av de utav försäkringsinspektionen föreslagna beloppen har någon erinran icke framställts under remissbehandlingen och för egen del finner jag dessa belopp väl avvägda. Jag är dock angelägen understryka, att ändringen endast har provisorisk karaktär och att jag ej velat taga ståndpunkt i frågan hur den obligatoriska trafikförsäkringen över huvud bör lämpligast utformas.

På en särskild punkt har försäkringsinspektionen framlagt alternativa förslag, nämligen i fråga om katastrofbeloppet för omnibusar. För närvarande gäller i detta avseende, att försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse som medför skada skall täcka — utöver det för övriga fordon stadgade maximibeloppet 300 000 kronor — ytterligare 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer som må befordras med omnibussen överstiger nio. Den allmänna begränsningen för varje skadad eller dödad person gäller dock även beträffande omnibus. Försäkringsinspektionen har i första hand föreslagit en sådan reglering av katastrofbeloppet beträffande detta slags fordon, att det nuvarande tilläggsbeloppet för varje tillåten passagerare över nio bestämmes till 10 000 kronor. För att tillgodose vissa från försäkringsbolagens sida framförda önskemål om förenklad tarifiering har inspektionen dock i andra hand yrkat, att katastrofbeloppet för omnibusarnas del sättes till 1 000 000 kronor oberoende av omnibusens storlek. Det synes mig emellertid bäst överensstämma med de nu föreslagna åtgärdernas provisoriska karaktär att icke av tarifieringsskäl vidtaga tekniska ändringar, som ej är föranledda av hänsyn till penningvärdets fall och därmed sammanhängande förhållanden. Jag får därför biträda inspektionens i första hand framförda förslag.

I enlighet med vad nu sagts har inom justitiedepartementet utarbetats förslag till *lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon*.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget, av den lydelse bilaga¹ till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Sven Fischier.

¹ Bilagan, vilken är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här utslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 7 september 1954.

Närvarande:

justitieråden NISSEN,
HELLQUIST,
KARLGREN,
regeringsrådet ECKERBERG.

Enligt lagrådet den 31 augusti 1954 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 18 juni 1954, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av byråchefen för lagärenden i justitiedepartementet, hovrättsassessorn S. Denmark.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:
Harriet Stangenberg.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 november 1954.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, lagrådets den 7 oktober 1954 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 18 juni 1954 remitterade förslaget till lag *angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 mars 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.*

Med förmälan, att förslaget av lagrådet lämnats utan erinran, hemställer föredraganden, att förslaget måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av lagrådets övriga ledamöter biträdade hemställer förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Axel Nilsson.
