

Nr 20

Utlåtande i anledning av motioner som väckts i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 14 med förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon i vad motionerna avser fråga om utredning rörande införande av obligatorisk trafikförsäkring för mopeder.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 14 med förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, har inom riksdagen väckts två motioner, nämligen nr 157 i första kammaren av herr *Alexanderson m. fl.* och nr 199 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm *m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställas, 1) att den i propositionen föreslagna ändringen i trafikförsäkringslagen måtte utformas så, att maximsiffrorna för trafikförsäkringens omfattning helt slopas, samt 2) att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande införande av obligatorisk trafikförsäkring för mopeder.

Motionerna, vilka hänvisats till lagutskott, har tilldelats första lagutskottet, såvitt avser det under 1 gjorda yrkandet, samt andra lagutskottet, såvitt avser yrkandet under 2.

I vad motionerna tilldelats första lagutskottet har de behandlats i detta utskotts utlåtande nr 10 år 1955. Utlåtandet har godkänts av riksdagen.

Gällande bestämmelser

Såsom cykel med hjälpmotor — moped — betecknas enligt *kungl. kungörelsen den 23 maj 1952 med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor* lätt motorcykel, vilken — med bibehållande i övrigt av de normala kännetecknen på cykel — är utrustad med förbränningsmotor av typ, godkänd såsom hjälpmotor för cykel. För sådant godkännande har såsom villkor uppställts *att* motorns cylindervolym ej överstiger 50 kubikcentimeter, *att* den befinner sig till tyngd och verkningsätt lämpad för cykel av normal byggnad, *att* den har en effekt av högst 0,8 hästkrafter, *samt att* den är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och icke utan svårighet kan ändras till högre hastighet.

I fråga om utrustning å moped gäller i princip vägtrafikförordningens bestämmelser för cykel, dock att moped skall vara försedd med minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar samt, i stället för ring-

klocka, apparat med vilken kan givas ljudsignal med jämn dov ton, varjämte å fordonet skall finnas skylt av metall upptagande ägarens namn m. m. För moped gäller icke några föreskrifter om registrering, skatt, trafikförsäkring eller körkort. Moped må föras allenast av den som fyllt 15 år. I fråga om passagerare gäller samma regler för moped som för cykel. Detta innebär att å moped må medtagas ett barn som ej fyllt 10 år eller, om föraren fyllt 18 år, två barn under 6 år, allt under förutsättning att fordonet försetts med lämpliga säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna. Vidare gäller lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik även beträffande moped. Ägare av moped är jämlikt bestämmelserna i denna lag ansvarig för skada som i följd av trafik med fordonet tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke befordras med mopeden, ändå att mopedägaren icke är vållande till skadan; dock är han fri från ansvarighet, om av omständigheterna framgår att skadan varken förorsakats av bristfällighet å mopeden eller vållats av föraren. Även föraren är skyldig ersätta sådan skada som ovan nämnts om icke av omständigheterna framgår att föraren icke varit vållande till skadan.

Frågans tidigare behandling m. m.

Till grund för den proposition till 1952 års riksdag, vari föreslogs bl. a. befrielse från registrerings-, körkorts-, försäkrings- och skatteplikt för moped, låg en inom kommunikationsdepartementet utarbetad *promemoria*. I denna föreslogs att lagen om trafikförsäkring å motorfordon icke skulle gälla för moped men framhölls på närmare angivna skäl att kravet på ansvarighetsförsäkring föreföll befogat. I promemorian föreslogs en ansvarighetsförsäkring som skulle täcka den ansvarighet för skada, som ägare eller förare av cykel med hjälpmotor enligt automobilansvarighetslagen kunde ådraga sig gentemot annan genom trafik med sådant fordon. Över promemorian avgavs efter remiss utlåtanden av ett flertal myndigheter och organisationer. Den föreslagna försäkringsplikten tillstyrktes eller lämnades utan erinran i remissyttrandena, dock med visst undantag. I vissa yttranden framhölls emellertid svårigheterna att utan registreringsskyldighet kunna utöva effektiv kontroll över att försäkringsplikten iakttages. Trafikförsäkringsföreningen anförde bl. a. att om man funne obligatorisk försäkring nödvändig, det vore ofrånkomligt, att försäkringsplikten kombinerades med en ändamålsenlig och god kontroll. Enligt vad all hittillsvarande erfarenhet från trafikförsäkringen visade kunde den nödiga kontrollen ej vinnas utan registreringsplikt. Denna skulle emellertid sannolikt komma i kollision med strävandena att genom enkla bestämmelser underlätta bruket av mopederna. Föreningen förordade att man skulle dröja med att införa obligatorisk ansvarighetsförsäkring för moped till dess man vunnit närmare erfarenhet i fråga om behovet av sådan försäkring. Skulle framtiden visa, att obligatorisk försäkring vore erforderlig, borde man ej tveka att låta försäkringsplikt åtföljas av registreringstvång.

Föredragande departementschefen, statsrådet Andersson, uttalade i proposition nr 182 år 1952, vari förslaget till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor förelades riksdagen, bl. a. att ansvarighetsförsäkring för moped givetvis i och för sig vore önskvärd och detta måhända i något högre grad än för cykel. Enligt departementschefen torde, såsom trafikförsäkringsföreningen framhållit, en effektiv kontroll knappast kunna upprätthållas utan registreringstvång. Detta skulle emellertid, framhöll departementschefen vidare, medföra ej obetydliga praktiska olägenheter både för myndigheterna och för fordonsägarna. En med registreringstvång förknippad obligatorisk försäkring torde därför ej böra stadgas utan tungt vägande skäl. Departementschefen framhöll även att den typiska trafikfarligheten hos cykel med hjälpmotor föreföll att vara avsevärt mindre än hos lättviktsmotorcykel och närmast jämförlig med den hos trampcykel samt anförde vidare följande.

Med hänsyn till den låga riskklass, man sålunda i fråga om cykeln med hjälpmotor kommer ned till, synes det knappast finnas tillräcklig anledning att låta trafiken med sådant fordon bära belastningen av en med registreringstvång förenad försäkringsplikt. Funnes en annan försäkringsform, som medgäve effektiv kontroll utan att oskäligt betunga fordonsägare och myndigheter, kunde måhända obligatorisk försäkring vara motiverad. Såsom nämnts synes dock för närvarande sådan försäkringsform knappast stå till buds.

Såsom trafikförsäkringsföreningen anmärkt, förefaller det vidare troligt, att de mera förutseende och ansvarskännande ägarna av cykel med hjälpmotor även utan obligatorisk försäkring i betydande utsträckning skaffa sig erforderligt försäkringsskydd. Efter vad från försäkringshåll upplysts torde det ej föreligga något tekniskt hinder mot att inom ramen av den vanliga privatansvarighetsförsäkringen bereda sådant skydd mot en mindre tilläggspremie. Huruvida skyddet skall lämnas på detta sätt eller i form av en separat försäkring torde emellertid få avgöras efter vad som försäkringsmässigt visar sig mest praktiskt.

På grund av vad nu anförts anser jag mig icke för närvarande böra upptaga krav på försäkringsplikt. Frågan härom torde emellertid böra följas med uppmärksamhet i fortsättningen.

Andra lagutskottet behandlade propositionen i sitt utlåtande nr 43 år 1952. Utskottet framhöll härvid att utskottet funnit frågan om försäkringstvång mycket tveksam. Kravet på ansvarighetsförsäkring föreföll emellertid utskottet befogat. Utskottet anförde vidare bl. a.:

Utskottet delar den uppfattningen, att man om möjligt bör undvika registreringstvång. Lättnaderna böra bliva radikala och föreskrifterna så enkla som möjligt. Å andra sidan tala vägande skäl för att man bör införa bestämmelser om obligatorisk ansvarighetsförsäkring. Cyklar med hjälpmotor kunna enligt utskottets bedömande icke anses så ofarliga, att föreskrift om obligatorisk ansvarighetsförsäkring skulle kunna anses opåkallad. Svårigheten är att erhalla en tillfredsställande form för dylik försäkring. Redan under remissbehandlingen av departementspromemorian uppkom tanken på att införa en engångsförsäkring för motorn att tagas i samband med försäljningen av motorn och gälla hela dennas livstid. Efter det förevarande proposition förelagts riksdagen har tanken på en engångsförsäkring närmare

utformats av en av landets försäkringsanstalter, som förklarar sig villig att under vissa förutsättningar upptaga en sådan försäkringsform.

Efter en redogörelse för vissa av de tänkta försäkringsvillkoren fortsatte utskottet:

Mot en försäkring i enlighet med nu angivna riktlinjer kunna vissa invändningar göras. Sålunda komme försäkringsskyddet att bliva i viss mån ofullständigt, enär ersättningsskyldighet skulle föreligga endast vid styrkt vållande. Därjämte förefalla de angivna premierna förhållandevis höga. På föreliggande material har utskottet ej heller möjlighet att bedöma, om en sådan försäkringsform kan genomföras i praktiken. Förslaget om en engångsförsäkring anser utskottet emellertid böra undersökas. Utskottet förordar därför, att Kungl. Maj:t efter ytterligare utredning måtte närmare pröva, huruvida försäkringsfrågan kan lösas i enlighet med detta uppslag eller om annan lämplig lösning kan nås.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Efter ikraftträdandet den 1 juli 1952 av bestämmelserna om bl. a. befrielse från registrerings-, körkorts-, försäkrings- och skatteplikt för mopeder har mopedbeståndet i landet undergått en betydande ökning. Enligt av utskottet inhämtade uppgifter skulle antalet mopeder vid månadsskiftet augusti—september 1954 ha uppgått till bortåt 280 000. Det beräknades att frivillig trafikförsäkring hade tecknats för ungefär 110 000 av dessa. Försäkringarna hade med få undantag tecknats utan passagerarrisk. — Antalet mopeder vid årsskiftet 1954—1955 uppskattades till omkring 300 000.

Utskottet

Enligt utskottets mening är det en riktig princip att i största möjliga utsträckning skapa försäkringsskydd för skadefall av olika art. Såsom utskottet vid 1952 års riksdag anförde, talar vägande skäl för att man bör införa bestämmelser om obligatorisk trafikförsäkring för moped. Emellertid möter svårigheter främst i att finna en sådan form för försäkringen som låter sig förena med strävandena att genom enkla bestämmelser underlätta bruket av dessa fordon. Utskottet har erfarit att man i Danmark och Tyskland praktiserat ett system för ansvarighetsförsäkring utan registreringstvång. Därest erfarenheterna av en sådan anordning skulle visa sig goda, synes det kunna övervägas att införa ett motsvarande system här i landet. Det framstår som önskvärt att Kungl. Maj:t — såsom utskottet vid frågans behandling år 1952 förordade — måtte efter ytterligare utredning närmare pröva hur försäkringsfrågan lämpligen bör lösas. Utskottet har inhämtat att Kungl. Maj:t avser att under de närmaste månaderna tillsätta en utredning som skall upptaga bl. a. förevarande spørsmål till prövning. Med hänsyn härtill torde någon ytterligare framställning i ärendet från riksdagens sida icke vara påkallad.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 157 och II: 199 — såvitt avser frågan om utredning rörande införande av obligatorisk trafikförsäkring för mopeder — icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 mars 1955

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Nils Elowsson, Axel E. Svensson, fru Carlqvist, herrar Magnusson, Anders E. Johansson, Nils Theodor Larsson och Alexanderson;

från andra kammaren: fru Johansson i Norrköping, herr Nilsson i Göteborg, fru Västberg*, herr Lundberg, fru Sjöstrand*, herr Rimmerfors, fröken Wetterström och herr Larsson i Hedenäset.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.