

Nr 85

Av herr Ståhl, om *obligatorisk ansvarighetsförsäkring för moped.*

Med det i vårt land starkt växande antalet motorfordon och den därmed ständigt ökade trafikintensiteten uppvisar som bekant antalet trafikolyckor en oroande stegring. Reformerad lagstiftning, förbättrad trafikkultur och höjd vägstandard har hittills icke förmått bryta trenden i olycksstatistiken. Mot denna bakgrund framstår det som en väsentlig uppgift att efter förmåga söka lindra de menliga verkningarna för trafikolyckornas offer. De direkta skadorna kan man endast på längre sikt förebygga. Däremot är det möjligt att genom olika åtgärder skydda vederbörande mot alltför hårda ekonomiska påfrestningar.

Sådant skydd är genom obligatorisk försäkring för tredje man i lag ordnat för dem som i trafiken skadas av buss, lastbil, personbil och motorcykel. Tillstånd att framföra dessa kategorier motorfordon är förknippat med obligatorisk trafikförsäkring. Befriade från denna försäkringsplikt är inte bara fotgängare och cyklister utan även förare av moped. Att detta motorfordon hittills ansetts böra vara befriat från den ekonomiska förpliktelse som obligatorisk trafikförsäkring utgör sammanhänger därmed att moped såsom fordon ur vissa synpunkter närmast är jämförlig med tyngre cykel. Detta förklarar också, att framförande av moped icke är förknippat med körkortstvång, liksom att för innehav licens icke i någon form erfordras.

Olycksstatistiken visar emellertid, att en icke ringa del av trafikolyckorna vållas just av mopedförare i olika åldrar, liksom stundom måst konstateras att förare av moped gjort sig skyldig till trafikonykterhet. Då han av domstol fälles såsom vållande och han därvid befinnes vara medellös, vilket ofta är fallet, eftersom moped får framföras när vederbörande fyllt 16 år, kan den som drabbats av olyckan ofta bli ställd i svåra omständigheter under längre eller kortare tid. Vid sjukhusvård utgår endast sjukförsäkring, och inträder invaliditet blir följderna ännu svårare.

Här skall från senaste månader anföras endast två exempel från en enda landsända på sådana olycksfall, det ena relativt lindrigt, det andra mera svårartat. Vid rättegång efter en kollision mellan personbil och moped på infartsväg till en stad i mellersta Sverige fällde domstolen såsom ensam vållande mopedisten, en äldre man utan vana i trafiken. Han hade icke stannat vid infarten till huvudvägen. Vidare hade han passerat en trafikdelare på platsen på höger sida. Skadorna på personbilen belöpte sig till flera hundra kronor, en utgift som bilägaren i avsaknad av försäkring för sådan olycka personligen måste vidkännas. I det andra fallet framför-

des mopeden av en 16-årig yngling. På rak väg hade han mött en motorcykel, fördd av en skogsarbetare från trakten. Det klarlades, att mopedisten 10 meter framför motorcyklisten plötsligt kört över till höger och korsat dennes färdväg. Mopedisten fälldes såsom ensam vållande. Olyckan inträffade den 4 juni 1958, och fällande dom avkunnades den 17 september. Ännu sju månader efter olyckan vårdas motorcyklisten för de skador han vid kollisionen ådrog sig. Motorcyklisten är försörjningspliktig för hustru och ett barn. Då mopedisten har en veckoinkomst av cirka 150 kr. och helt saknar förmögenhet, är den drabbade familjen ställd i ett mycket svårt läge. Ännu är f. ö. icke klarlagt, huruvida icke invaliditet kan följa.

Det är uppenbart, att någon form av obligatorisk försäkring även för mopedister i båda dessa fall skulle ha medfört åtminstone visst ekonomiskt skydd för de av dessa två olyckor drabbade. För dem måste det nuvarande tillståndet framstå som något av rättslöshet. Att detta är en ganska utbredd uppfattning bestyrkes av den åsikten, att orsaken till att mopedolyckor så pass sällan som fallet är drages inför domstol är just den, att skadelidande finner det meningslöst att genom domstolstalan inte bara tvingas konstatera omöjligheten att utfå ersättning för skadorna utan även riskerar att därtill få betala sina rättegångskostnader.

Det framstår sålunda som ostridigt, att någon form av obligatorisk trafikförsäkring för skada mot tredje man borde åläggas jämväl ägare av moped. Samtidigt måste konstateras, att en sådan anordning i tekniskt avseende är förknippad med vissa svårigheter, eftersom moped icke är underkastad registrering, inte heller körkortstväng. Ett sätt vore måhända att införa någon form av enkel och billig registrering även av dessa fordon, vilket väl skulle kunna motiveras med det faktum, att de liksom övriga motorfordon utgör en olycksfaktor i trafiken. Vill man av olika skäl inte sträcka sig dithän, skulle måhända en obligatorisk försäkring kunna ordnas i samband med försäljning av moped genom att köp och fordonsbyte underkastades någon form av anmälningsplikt utan formlig registrering. För en enskild person är det omöjligt att exakt anvisa den väg, på vilken dessa rent tekniska frågor i samband med en obligatorisk försäkring lämpligen skall lösas. Härför torde erfordras en mindre utredning genom experter, lämpligen anordnad genom försorg av chefen för kommunikationsdepartementet. Att frågan väl förtjänar allvarlig omprövning ligger i öppen dag.

Med stöd av vad som här anförts får jag föreslå,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag till sådan ändring av gällande bestämmelser, att jämväl innehavare av moped ålägges sådan försäkring till skydd för tredje man, som vid olycksfall kan tillförsäkra denne ekonomisk gottgörelse för lidna skador.

Stockholm den 23 januari 1959

Manne Ståhl