

## Nr 24

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om obligatorisk ansvarighetsförsäkring för moped.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

dels de likalydande motionerna nr 39 i första kammaren av herr *Elofsson, Gustaf, m. fl.* samt nr 57 i andra kammaren av herr *Nilsson* i Tvärålund *m. fl.*,

dels ock motionen II:85 av herr *Ståhl*.

I *motionerna I: 39 och II: 57* har hemställts, "att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag om införande av obligatorisk ansvarighetsförsäkring för moped i enlighet med motionens syfte".

I *motionen II: 85* har yrkats, "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".

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 39 och II: 85.

### **Gällande bestämmelser**

Enligt *Kungl. Maj:ts kungörelse den 23 maj 1952 (nr 280) med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor* betecknas såsom cykel med hjälpmotor (*moped*) sådan lätt motorecykel, vilken — med bibehållande i övrigt av de huvudsakliga kännetecknen på cykel — är utrustad med förbränningsmotor av typ, som blivit av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd i enlighet med följande bestämmelser. Såsom hjälpmotor för cykel må väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med statens provningsanstalt godkänna viss typ av förbränningsmotor under förutsättning, *att* dess cylindervolym ej överstiger 50 kubikcentimeter, *att* den befinnes vara 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

<sup>1</sup> Bihang till riksdagens protokoll 1959, 9 saml. 2 avd. Nr 24

högst 30 kilometer i timmen och icke utan svårighet kan ändras till högre hastighet.

Reglerna i kungörelsen innebär i princip, att moped i fråga om utrustning, registrering och körkortstvång icke skall betraktas såsom motorcykel utan såsom cykel. Härav följer att registreringskyldighet inte finnes beträffande moped samt att förare av moped inte är pliktig att inneha körkort. Enär registreringskyldighet inte föreligger beträffande moped, är ägare av moped också befriad från att erlægga automobilskatt för fordonet.

I fråga om den ansvarighet som enligt *bilansvarighetslagen* åligger ägare, brukare och förare av motorfordon för skada som vid trafik med fordonet åsamkas tredje man är moped att jämföras med övriga motorfordon. Detta betyder, att ägaren, brukaren och föraren i regel blir ansvarig för skada, som vid trafik med fordonet tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som inte befordras med fordonet, såvida det icke framgår av omständigheterna att skadan inte vållats av föraren.

Enligt *lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon* gäller att i princip varje motorfordon skall vara trafikförsäkrat, vilket innebär att försäkringsgivare, inom vissa i lagen angivna gränser, gentemot tredje man svarar för det skadestånd fordonets ägare, brukare och förare enligt lag kan bli skyldig att utge. Från lagens tillämpning är emellertid mopeder undantagna.

### Historik

Vid ikraftträdandet den 1 juli 1952 av kungörelsen med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor fanns inga särbestämmelser för mopeder, utan mopederna följde bestämmelserna för lätt motorcykel. Detta innebar, att i fråga om mopeder förelåg registreringstvång, körkortstvång och skyldighet att erlægga automobilskatt. Denna skyldighet gällde dock icke sådana mopeder som före vägtrafikförordningens ikraftträdande den 1 januari 1952 var registrerade såsom lättviktsmotorcykel.

Genom nyssnämnda kungörelse infördes nu gällande särreglering för mopeder i fråga om utrustning, registrering och körkortstvång. Samtidigt gjordes den ändringen i lagen om trafikförsäkring å motorfordon, att mopeder skulle vara undantagna från den i lagen stadgade trafikförsäkringskyldigheten.

Till grund för ovannämnda kungörelse och lagändring låg *en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria*. I promemorian föreslogs att trafikförsäkringslagen inte skulle gälla mopeder. Emellertid anfördes vidare följande. Eftersom mopeden fick anses såsom i viss mån trafikfarligare än trampekykeln samt vidare de, som kunde förväntas komma att begagna sig av moped, ofta var att söka bland de mindre bemedlade, föreföll

krav på ansvarighetsförsäkring befogat. Försäkringen borde täcka den ansvarighet för skada, som ägare eller förare av moped enligt automobilansvarighetslagen kunde ådraga sig gentemot annan genom trafik med sådant fordon. Försäkringen skulle dock icke behöva gälla skada å fordonet eller därå medförd egendom. I likhet med vanlig cykelansvarighetsförsäkring borde försäkringen — för varje händelse, som medförde skada — täcka skadestånd om tillhoppa sextiotusen kronor för personskada, med begränsning till tjugotusen kronor för varje skadad eller dödad person, och om tillhoppa tiotusen kronor för skada å egendom. — För att trygga, att försäkringsplikten iakttogs, borde för det fall, att moped brukades utan försäkring, stadgas dagsbotsansvar för brukaren och samma straff för ägaren, såvida denne ej visade, att han gjort vad på honom ankommit för att hindra fordonets brukande utan försäkring. — Slutligen borde lämpligen föraren förpliktas — vid ansvar av böter, högst 300 kronor — att under färd medhava försäkringsbeviset och vid anfordran uppvisa detta för besiktningsman eller polisman.

Förslaget i departementspromemorian tillstyrktes av de flesta *remissinstanserna*. Två remissinstanser avstyrkte förslaget. Den ena av dessa, *Trafikförsäkringsföreningen*, anförde:

Föreningen delade den i promemorian hävdade meningen att moped fick anses trafikfarligare än trampeykel, men att skillnaden ur trafiksäkerhets-synpunkt nog var jämförelsevis ringa. Mot bakgrunden av detta förhållande måste man fråga sig, om man — då det ej ansågs nödvändigt med obligatorisk ansvarighetsförsäkring för trampeykel — verkligen hade anledning att införa sådan försäkring för moped utan närmare erfarenhet om att försäkringen var nödvändig. Detta gällde alldeles särskilt med tanke på de syften man ville vinna med de ifrågasatta lättnaderna för moped. Om man fann obligatorisk försäkring nödvändig, var det nämligen ofrånkomligt, att försäkringsplikten kombinerades med en ändamålsenlig och god kontroll. De i promemorian föreslagna bestämmelserna kunde i sådant hänseende ej anses tillfyllest. Enligt vad all hittillsvarande erfarenhet från trafikförsäkringen visade, kunde nämligen 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 anmärkte i fortsättningen — bland annat — att en obligatorisk försäkring utan tillfredsställande kontroll över fullgörandet av försäkringsplikten kunde väntas medföra, att de mera förutseende och ansvars-kännande ordnade med försäkring, under det att de övriga underlät detta. Troligen skulle emellertid den förstnämnda kategorien även utan obligatorisk försäkring i betydande utsträckning skaffa sig erforderligt försäkrings-skydd. Man skulle kanske därför ej vinna något mera väsentligt genom att göra försäkringen obligatorisk.

I *propositionen* (nr 182) i ämnet, vilken behandlades av 1952 års riksdag, anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*:

Ansvarighetförsäkring för cykel med hjälpmotor är givetvis i och för sig önskvärd och detta måhända i något högre grad än för vanlig trampcykel. Emellertid kan man enligt min mening ej undgå att beakta de av trafikförsäkringsföreningen framförda, på en omfattande erfarenhet på trafikskadedområdet grundade synpunkterna. Det kan sålunda befaras, att de i departementspromemorian föreslagna kontrollbestämmelserna icke bli fullt effektiva utan komma att ge rum för försummelse av försäkringsplikten i kanske betydande omfattning. Härigenom skulle respekten för stadgandet om försäkring i viss mån undergrävas, vilket ej kan anses tillfredsställande. Jag kan därför icke förorda den i promemorian föreslagna lösningen.

Såsom trafikförsäkringsföreningen framhållit, torde — såvitt nu kan bedömas — en effektiv kontroll knappast kunna upprätthållas utan registreringstvång. Detta skulle emellertid — såsom förut nämnts — 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.

Hur riskerna i trafik med olika slags motorfordon bedömas försäkringsmässigt, avspeglar sig i trafikförsäkringspremierna. Enligt svenska automobilföretagarnas tarifförordning utgjorde dessa — i vad gäller större delen av landet — för privat personbil och annan motorecykel än lättviktsmotorecykel 109 resp. 52 kronor till i maj 1951. Då höjdes premierna till 150 resp. 90 kronor, och i februari 1952 höjdes de ytterligare till 255 resp. 153 kronor. För lättviktsmotorecykel däremot kunde i maj 1951 premien — vilken därtills varit 12 kronor — sänkas till 10 kronor, och någon höjning därav är icke ifrågasatt. För detta fordonsslag har sålunda risken i trafikförsäkringshänseende bedömts såsom ringa i förhållande till riskerna för övriga slag av motorfordon, särskilt i betraktande av att en ej obetydlig del av premien åtgår till administrationskostnader och icke till risktäckning.

Årspremien för enbart cykelansvarighetförsäkring är för närvarande 3 kronor. Nästan hela beloppet åtgår för administration, varför endast en bråkdel återstår för risktäckning.

Visserligen täcker trafikförsäkring för lättviktsmotorecykel hela det ansvar, som stadgas i automobilansvarighetslagen, under det att cykelansvarighetförsäkring endast gäller ansvar för vållande. Även med beaktande härav torde man emellertid av de anförda siffrorna kunna sluta sig till att cykelns trafikfarlighet är betydligt mindre än den i och för sig ringa farligheten hos vanlig lättviktsmotorecykel.

Såsom förut framhållits, förefaller den typiska trafikfarligheten hos cykel med hjälpmotor vara avsevärt mindre än hos lättviktsmotorecykeln och närmast jämförlig med den hos trampcykel. 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 upp- taga 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 bli 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 bedömning icke anses så ofarliga, att föreskrift om obligatorisk ansvarighetsförsäkring skulle kunna anses opåkallad. Svårigheten är att erhålla 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 in- vändningar göras. Sålunda komme försäkringsskyddet att bli i viss mån ofullständigt, enär ersättningsskyldighet skulle föreligga endast vid styrkt vållande. Därjämte förefalla de angivna premierna förhållandevis höga. På föreligande 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 för- ordar 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 näs.

*Riksdagen* godkände utskottets utlåtande.

I motionerna I: 157 och II: 199 till 1955 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande införande av obligatorisk trafikförsäkring för mopeder.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 20) i anledning av motionerna avstyrkte *andra lagutskottet* bifall till dessa. Utskottet anförde därvid:

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 spörsmål till prövning. Med hänsyn härtill torde någon ytterligare framställning i ärendet från riksdagens sida icke vara påkallad.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 27 maj 1955 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet en utredningsman för att verkställa en allmän översyn av bestämmelserna rörande mopeder (*mopedutredningen*). Mopedutredningen har den 27 april 1959 avgivit betänkande (stencilerat).

### **Mopedutredningen**

Utredningen framhåller, att inte blott från allmänheten utan även från trafikorganisationer och olika myndigheter har kravet på att mopederna skall vara trafikförsäkrade blivit allt starkare. Frågan om obligatorisk trafikförsäkring för mopeder har fått särskild aktualitet, då någon olycka inträffat, i vilken en moped deltagit och som lett till mer eller mindre svåra skador. Därvidlag har man, menar utredningen, dock förbisett att det oftast varit fråga om fall, där endast mopedföraren själv blivit skadad. En trafikförsäkring skulle i sådana fall inte innebära något skydd, eftersom den endast är avsedd att täcka kostnader för skador som åsamkas tredje man. Emellertid, säger utredningen, har den allmänna utvecklingen på skadeståndsrättens område gått i den riktningen, att den skadelidande i allt större omfattning tillerkänts skadestånd. I detta sammanhang omnämner utredningen Bilskadeutredningens år 1957 avgivna förslag (SOU 1957:36), att i fråga om trafik med bilar och därmed jämställda fordon ersättning skall utgå från trafikförsäkringen, ändå att vållande inte ligger någon till last.

Mopedutredningen anför därefter, att det synes i och för sig, särskilt ur social synpunkt, riktigt, att den, som kommer till skada i följd av trafik med alla slags motorfordon, i princip bör vara berättigad till ersättning och att ägaren/föraren av motorfordonet får bära bördan av konsekvenserna härav. Mot bakgrunden av detta allmänna intresse synes det utredningen också vara följdriktigt, att alla motorfordon skall vara trafikförsäkrade. Enligt utredningens uppfattning bör således även mopederna vara trafikförsäkrade.

Mopedutredningen anser att det är möjligt att införa obligatorisk trafikförsäkring för mopeder, utan att man samtidigt gör dessa fordon registreringspliktiga. Härutinnan hänvisar utredningen till motsvarande reglering i Danmark, där trafikförsäkringsskyldighet men ej registreringsplikt föreligger beträffande mopeder. Kontrollen över att försäkringsplikten fullgöres är i Danmark uppbyggd på en skyldighet för mopedförare att vid färd medföra och på anfordran uppvisa vederbörligt försäkringsbevis. Systemet har, enligt utredning, visat sig fungera tillfredsställande i Danmark, och anledning saknas till antagande att det skulle slå annorlunda ut i vårt land.

Trots det anförda har emellertid utredningen inte ansett sig böra framlägga förslag till lagstiftning om obligatorisk trafikförsäkring för mopeder. Härvid har utredningen beaktat dels mopedernas trafikfarlighet i förhållande till andra fordons, dels den omfattning den frivilliga ansvarighetsförsäkringen av mopeder fått. I fråga om mopedernas trafikfarlighet anför utredningen, att tillgängliga uppgifter angående mopedernas delaktighet i vägtrafikolyckor ger vid handen, att mopederna är visserligen något trafikfarligare än de vanliga trampecyklarna men att tendensen, i den mån en sådan kan skönjas, snarare tyder på en förbättring än en försämring i mopedernas olycksstatistik. Vidare framhåller utredningen, att antalet mopedolyckor, där annan än föraren blir skadad, är lågt. Beträffande omfattningen av frivillig mopedansvarighetsförsäkring upplyses i utredningen att enligt uppgift minst 50 % av fordonsbeståndet skulle vara försäkrat. Vidare motiverar utredningen sitt ställningstagande med följande.

Den tidigare omnämnda tanken att genom en engångsförsäkring å varje ny moped skapa ett erforderligt försäkringsskydd läser enligt vad utredningen inhämtat nyligen ha upptagits på nytt av landets mopedfabrikanter. Detta initiativ är synnerligen lovvärt och synes böra välvilligt upptagas till behandling av vederbörande försäkringsgivare. Därest så sker och initiativet ger önskat resultat, kommer försäkringsskyddet i fråga om mopeder att efter hand säkerställas. Jämväl denna omständighet har utredningen funnit särskilt beaktansvärd vid bedömandet av förevarande spörsmål.

### Utskottet

Önskemålet i föreliggande motioner är, att obligatorisk ansvarighetsförsäkring för moped skall införas. Denna fråga har tidigare varit före i riksdagen, dels år 1952 i samband med tillkomsten av kungörelsen med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor, dels år 1955 i anledning av väckta motioner med samma syfte som de föreliggande. Vid båda tillfällena behandlades frågan av andra lagutskottet. Utskottet uttalade därvid i sina av riksdagen godkända utlåtanden, att vägande skäl talade för att man borde införa bestämmelser om en obligatorisk ansvarighetsförsäkring. Med hänsyn till svårigheterna att finna en lämplig form för en sådan försäkring ansåg emellertid utskottet, att frågans lösning borde anstå i avbidan på ytterligare utredning från Kungl. Maj:ts sida. I utlåtandet till 1952 års riksdag framhöll utskottet särskilt, att frågan om engångsförsäkring borde undersökas. Vid 1955 års riksdag hänvisade utskottet till de system med obligatorisk ansvarighetsförsäkring av mopeder utan krav på registrering av mopederna, som praktiserats i Danmark och Tyskland, samt framhöll, att därest erfarenheterna i dessa länder skulle visa sig goda, det syntes kunna övervägas att införa ett motsvarande system här i landet.

Frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring för mopeder har vidare behandlats i mopedutredningens nyligen avlämnade betänkande. Utredningen har ansett sig inte böra föreslå införande av sådan försäkring. Skälen härför är i huvudsak tre, nämligen *dels* att mopeden inte torde vara avsevärt mera trafikfarlig än den vanliga trampecykeln i fråga om skador, som tillfogas annan än föraren, *dels* att den frivilliga ansvarighetsförsäkringen för mopeder fått betydande omfattning, *dels* ock att vissa utsikter finns till att samtliga mopeder så småningom kommer att vara ansvarighetsförsäkrade. Denna sistnämnda uppfattning grundar utredningen på den omständigheten, att från mopedfabrikanthåll tagits initiativ till att söka ordna en ansvarighetsförsäkring, som skulle gälla för varje försäld moped, så länge denna kan antagas vara i bruk.

Ehuru mopedernas trafikfarlighet i förhållande till trampecyklarnas måhända inte hör överdrivas, anser utskottet fortfarande, att det skulle vara av betydande värde, inte minst från social synpunkt, om ansvarighetsförsäkring funnes för varje moped. Av mopedutredningens betänkande får anses framgå, att de i Danmark och Tyskland under flera år praktiserade systemen med obligatorisk ansvarighetsförsäkring av mopeder givit tillfredsställande resultat. Det danska systemet, som synes vara något billigare i administration än det tyska, är i fråga om kontrollen av att försäkringskyldigheten fullgöres utformat så, att föraren av en moped är skyldig att vid färd med fordonet medföra försäkringsbevis och på anfordran av polis-



man uppvisa detsamma. Enligt utredningen saknas anledning att antaga, att detta system skulle slå sämre ut i Sverige än i Danmark.

Därest ovannämnda initiativ från fabrikanthåll leder till positivt resultat — något som utskottet anser skulle vara ytterst tillfredsställande — kommer behovet av obligatorisk ansvarighetsförsäkring av mopeder tämligen snart att upphöra. Med hänsyn härtill bör enligt utskottets mening slutlig ställning inte tagas till frågan om lagstiftning i ämnet, förrän detta initiativ hunnit prövas av bl. a. försäkringsgivarna.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att förevarande motioner,

1) I: 39 och II: 57; samt

2) II: 85,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 april 1959

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel E. Svensson, Sunne, fru Carlqvist, fru Svenson, fru Hamrin-Thorell, herrar Lars Larsson och Ringaby;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Bengtsson i Varberg, Lothigius, fröken Höjer, herrar Johansson i Södertälje, Wahrendorff och fru Svensson.