National Library
of Sweden

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1938:27
JUSTITIEDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

MED

FÖRSLAG TILL TRAFIKFÖRSÄKRINGSLAG

JÄMTE DÄRMED SAMMANHÄNGANDE FÖRFATTNINGAR

AVGIVET AV

inom justitiedepartementet tillkallade sakkunniga

STOCKHOLM
1938

Statens offentliga utredningar 1938

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående omorganisation av polisskolan i Stockholm m. m. Idun. (4), 107 s. S.
2. Förslag till revision av den svenska kyrkohandboken. Av E. Eidem. Uppsala, Almqvist & Wiksell. vij, 303 s. E.
3. Byggnadsindustrien i Sverige. 2. Arbetsgivares och löntagares inkomster. Idun. vij, 198 s. S.
4. Byggnadsindustrien i Sverige. 3. Arbetslöshetens omfattning och växlingar. Idun. vij, 202 s. S.
5. Betänkande med utredning och förslag rörande produktions- och avsättningsförhållandena inom trädgårdsnäringen. Marcus. 314 s. Jo.
6. Betänkande i näringsfrågan. Marcus. 173, 251* s. S.
7. Betänkande angående barnbeklädnadsbidrag m. m. Marcus. 133, 18* s. S.
8. 1936 års yrkesskolsakkunniga. Betänkande med förslag rörande omorganisation av vissa delar av tekniska skolan i Stockholm. Hæggström. viij, 455 s. 2 bil. E.
9. Utlåtande rörande flottans fartygstyper m. m. Norstedt. 71 s. Fö.
10. Byggnadsindustrien i Sverige. 1. Allmän översikt, yttranden och förslag. Idun. xvj, 741 s. S.
11. Riktlinjer för en lagstiftning om ägareförbehåll och avbetalningsköp. Av F. Schmidt. Norstedt. 64 s. Ju.
12. Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden enligt beredningsnämndernas förslag vid 1938 års allmänna fastighetstaxering. Hæggström. 89 s. Fi.
13. Betänkande angående förvärvsarbetande kvinnors rättsliga ställning vid äktenskap och barnsbörd. Marcus. 52 s. S.
14. Betänkande och förslag angående skolöverstyrelsens organisation. Hæggström. ix, 396 s. E.
15. Betänkande angående landsbygdens avfolkning. Marcus. 208, 90* s. S.
16. Betänkande och förslag angående verksamheten vid kungl. dramatiska teatern, dess förvaltning och ledning. Hæggström. 78 s. E.
17. Betänkande med förslag till lotteriförordning m. m. Marcus. 70 s. H.
18. Betänkande med förslag till lag om frivillig pensionering av i enskild tjänst anställda m. m. Beckman. 121 s. Ju.
19. Yttrande med socialetiska synpunkter på befolkningsfrågan. Marcus. 52, 10* s. S.
20. Betänkande angående barnkrubbor och sommarkolonier m. m. Marcus. 76, (2), 16* s. S.
21. Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 1. Beckman. 254 s. S.
22. Betänkande med förslag till reformerad hyreslagstiftning. Norstedt. 278 s. Ju.
23. Betänkande med förslag till lag om enskilda vägar m. m. Beckman. 229 s. K.
24. Betänkande med vissa demografiska utredningar. Marcus. 290 s. S.
25. Betänkande med förslag till lag om villkorlig frigivning m. m. Norstedt. 77 s. Ju.
26. Betänkande med utredning och förslag angående centrala verkstadsskolor m. m. Idun. (2), 320 s. E.
27. Betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar. Norstedt. 139 s. Ju.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1938: 27
JUSTITIEDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

MED

FÖRSLAG TILL

TRAFIKFÖRSÄKRINGSLAG

JÄMTE DÄRMED SAMMANHÄNGANDE FÖRFATTNINGAR

AVGIVET AV

INOM JUSTITIEDEPARTEMENTET

TILLKALLADE SAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1938
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
382898

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet.

Enligt nådigt bemyndigande den 23 april 1937 har herr statsrådet den 7 maj 1937 tillkallat landshövdingen E. A. Beskow, tillika ordförande, verkställande direktören i Lifförsäkrings-Aktiebolaget Nordstjernan f. d. revisionssekreteraren G. W. Hemberg samt ledamoten av riksdagens andra kammare redaktören A. I. E. Österström med revisionssekreteraren O. Thulin såsom sekreterare att inom departementet biträda med verkställande av utredning angående reform av gällande rättsregler rörande trafikförsäkring samt ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon.

De sakkunniga ha haft överläggningar med representanter för följande sammanslutningar, nämligen Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska handelsarbetareförbundet, Försvarsverkens civila personals förbund, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska postmannaförbundet samt Telegraf- och telefonmannaförbundet.

Till de sakkunniga har för att tagas under övervägande vid fullgörande av uppdraget överlämnats ett antal till Kungl. Maj:t inkomna framställningar i hithörande frågor, varjämte de sakkunniga från olika organisationer m. fl. fått mottaga sådana framställningar. Dessa framställningar redovisas, i den mån de funnits påkalla särskilt yttrande, i de olika avdelningarna av betänkandet.

Sedan de sakkunniga numera slutfört sitt arbete, få de härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar.

Vid betänkandet har såsom bilaga fogats på de sakkunnigas begäran av försäkringsinspektionen införskaffad utredning angående förslagets inverkan på försäkringspremierna m. m.

Stockholm den 1 oktober 1938.

A. BESKOW.

W. HEMBERG. IVAR ÖSTERSTRÖM.

Olof Thulin.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG.

Förslag
till
Trafikförsäkringslag.

Härigenom förordnas som följer:

1 KAP.

Allmänna grunder.

1 §.

Å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, skall finnas trafikförsäkring.

Försäkringen skall tagas och vidmakthållas av fordonets ägare. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke övergått å honom.

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med motor och icke löper på skenor.

Lagen äger icke tillämpning å staten tillhörigt, för särskilt militärt ändamål tillverkat motorfordon eller å motorfordon som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

3 §.

Försäkringsplikt åligger icke medlem av konungahuset, utländskt statsöverhuvud, medlem av utländskt regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning som tillhör utländsk stats härvarande beskickning eller konsulat.

Har sådan ägare av motorfordon icke tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

2 KAP.

Om trafikförsäkringens omfattning.

4 §.

Trafikförsäkring å motorfordon innebär rätt för den som i följd av trafik med fordonet här i riket lidit skada att av försäkringsgivaren utbekomma ersättning för skadan.

Försäkringsgivaren må ej till befrielse från ansvarighet gent emot den som lidit skada åberopa omständighet som beror av annan än denne.

Försäkring å visst motorfordon omfattar icke ersättning för

a) skada å den som vid tillfället för fordonet eller å honom tillhörig egendom,

b) skada å fordonet eller å egendom som med fordonet befordras,

c) skada i följd av trafik med fordonet i tävling eller i träning å tävlingsbanan, samt

d) skada å den som mot försäkringstagarens vilja brukar fordonet eller å annan som med kännedom om det olovliga brukandet färdas i fordonet eller å dem tillhörig egendom.

5 §.

Ligger vållande till skadan motorfordonets förare, ägare eller brukare till last, skall försäkringen avse den skadeståndsskyldighet, som enligt allmänna strafflagen åvilar någon av dem.

6 §.

1 mom. Ligger vållande till skadan icke motorfordonets förare, ägare eller brukare till last, skall försäkringen avse

a) erforderliga utgifter för sjukvård, däri inbegripet kostnader för proteser och annat dylikt,

b) skada genom förlust eller nedsättning av arbetsförmågan,

c) skäliga begravningskostnader,

d) skada genom försörjares död, samt

e) skada å egendom, dock icke å motorfordon, järnväg eller spårväg eller å egendom som därmed befordras.

Ersättning för skada genom förlust eller nedsättning av arbetsförmågan skall utgå under sjukdom, som förorsakats av skadan, med sjukpenning samt efter upphörande av sådan sjukdom antingen med livränta eller där särskilda omständigheter sådant föranleda helt eller delvis med däremot svarande kapitalbelopp. Sjukpenning skall utgå endast om den skadades arbetsförmåga nedsatts med minst en fjärdedel samt må bestämmas till högst åtta kronor om dagen vid fullständig arbetsoförmåga. Livränta skall utgå endast om arbetsförmågan nedsatts med minst en tiondel samt må bestämmas till högst tretusen kronor om året vid fullständig arbetsoförmåga. Vid nedsättning av arbetsförmågan skola beloppen jämkas till vad som svarar mot nedsättningen.

Ersättning för skada genom försörjares död må endast tillerkännas änka, änkling, frånskild make, fader, moder, adoptivfader, adoptivmoder, barn eller adoptivbarn, som genom dödsfallet kommit att sakna erforderligt underhåll. Ersättningen skall utgå antingen med livränta eller, där särskilda omständigheter sådant föranleda, helt eller delvis med däremot svarande kapitalbelopp. Livräntan må icke överstiga sjuhundrafemtio kronor om året eller i fråga om barn och adoptivbarn femhundra kronor om året samt må i sistnämnda fall icke utgå längre än tills barnet fyllt sexton år. Livräntor till efterlevande må ej överstiga tillhopa tretusen kronor om året.

2 mom. Ligger i fall, varom i 1 mom. förmäles, vållande till skadan den skadelidande eller den dödade till last, skall ersättningen skäligen jämkas.

3 mom. Är någon i fall som i 1 mom. avses jämväl berättigad till ersättning enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete, skall från den ersättning som skall utgå på grund av trafikförsäkringen avräknas vad han enligt nämnda lag äger utfå.

7 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet enligt 5 och 6 §§ skall för varje händelse som medför skada täcka ersättning om tillhopa etthundraåttiotusen kronor i anledning av personskada, med begränsning till sextiotusen kronor för varje skadad eller dödad person, samt om tillhopa tiotusen kronor i anledning av egendomsskada. Beträffande omnibus skall försäkringen täcka ersättning i anledning av personskada med ytterligare femtusen kronor för varje person, varmed det högsta antal personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, dock med bibehållande av den stadgade begränsningen för varje skadad eller dödad person.

8 §.

Har den skadelidande i rättegång mot motorfordonets förare, ägare eller brukare fått sig tillerkänd ersättning och har han i anledning av rättegången haft att vidkännas kostnad, som skäligen ej kunnat undvikas, är försäkringsgivaren, där rättegången varit erforderlig för bestämmande även av dennes ersättningsskyldighet, pliktig att ersätta denna kostnad, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

Utan hänsyn till försäkringsbeloppets storlek skall ock utdömd ränta å ersättningsbeloppet eller om detta överstiger det belopp, för vilket försäkringsgivaren svarar, den del av räntan som belöper å sistnämnda belopp ersättas av denne.

9 §.

Där ej annat förbehåll gjorts, må försäkringsgivaren icke av försäkringstagaren uttaga vad försäkringsgivaren på grund av försäkringen utgivit.

Har försäkringsgivaren på grund av försäkringen utgivit belopp, vilket den skadelidande ägt rätt att såsom skadestånd uttaga av annan än försäkrings-

tagaren, inträder försäkringsgivaren i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd, evad han är till skadan vållande eller icke. Vad sålunda stadgats skall dock ej gälla mot den som med försäkringstagarens vilja fört motorfordonet eller om skada uppkommit i följd av trafik med två eller flera motorfordon mot någon som å annan sida är för skadan ansvarig, med mindre han framkallat försäkringsfallet uppsåtligen 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.

10 §.

Försäkringsgivaren äger att av den som mot försäkringstagarens vilja brukat motorfordonet uttaga vad försäkringsgivaren på grund av försäkringen utgivit i ersättning för under det olovliga brukandet inträffad skada.

3 KAP.

Om trafikförsäkringens anordnande.

11 §.

Trafikförsäkring må, förutom av anstalt som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd. Konungen äger att vid meddelande av sådant tillstånd föreskriva de villkor och bestämmelser, som utöver de i denna lag givna prövas nödiga, så ock att eljest meddela de särskilda föreskrifter i fråga om tillsyn å sådana anstalter, som finnas erforderliga.

Samtliga trafikförsäkringsanstalter skola vara medlemmar i en förening (trafikförsäkringsföreningen), vilken å anstalternas vägnar skall handhava de uppgifter varom stadgas i denna lag eller i särskild författning samt jämväl i övrigt handlägga för anstalterna gemensamma angelägenheter. Föreningens stadgar fastställas av Konungen.

Vad om försäkringsgivare i denna lag sägs skall i tillämpliga delar gälla jämväl i fråga om trafikförsäkringsföreningen.

12 §.

Försäkringsanstalt, som erhållit tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring. Utan hinder av vad sålunda stadgas må dock i anstalts bolagsordning kunna föreskrivas, att endast de som tillhöra viss yrkes- eller intressegrupp eller äro bosatta inom visst område skola erhålla försäkring hos anstalten.

Angående meddelad försäkring skall utfärdas bevis enligt formulär, som Konungen fastställer.

13 §.

Innan försäkringsanstalt må börja drivandet av trafikförsäkringsrörelse, skall anstalten till försäkringsinspektionen ingiva uppgift å de premiesatser, som anstalten har för avsikt att, där ej särskilt skäl till avvikelse föreligger, tillämpa för trafikförsäkringen. Indelningen i riskklasser skall anordnas i anslutning till formulär, som fastställes av försäkringsinspektionen.

Vidtager försäkringsanstalt ändring i de uppgivna premiesatserna eller har anstalten för försäkring beräknat högre premie än den till försäkringsinspektionen ingivna premieuppgiften föranleder, skall åtgärden jämte anledningen därtill genast anmälas hos inspektionen.

14 §.

Iakttager försäkringsanstalt som driver trafikförsäkringsrörelse icke tillbörlig sparsamhet i fråga om omkostnaderna för rörelsen,

eller giver det sätt, varpå premierna bestämmas eller inträffade skador regleras, skälig anledning till anmärkning,

eller brister anstalten i fullgörande av sina förbindelser enligt denna lag,

eller förekommer eljest allvarlig anmärkning mot anstaltens trafikförsäkringsverksamhet,

göre försäkringsinspektionen anmälan därom hos Konungen, som där så prövas erforderligt förelägger anstalten att inom viss tid vidtaga åtgärder för rättelses vinnande eller återkallar dess tillstånd att meddela trafikförsäkring.

15 §.

Konungen äger, i den mån så finnes nödigt, fastställa belopp, vartill premier för trafikförsäkring högst må sättas.

16 §.

Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är en var, som hos den anstalt tagit trafikförsäkring och fortfarande jämlikt 1 § har att hålla sådan försäkring vid makt, pliktig att inom trettio dagar efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring.

Försäkringsavtalet mellan honom och den försäkringsanstalt, vars tillstånd återkallats, skall, ändå att det eljest skolat fortfara att gälla, upphöra när ny försäkringsgivares ansvarighet inträtt.

17 §.

Skall i ersättning utgå livränta, vars kapitalvärde vid livräntans början, beräknat enligt de grunder Konungen fastställer, överstiger försäkringsbeloppet, varde den livränta, som skall utgå på grund av försäkringen, nedsatt till det belopp, som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

Skall enligt domstols beslut i ersättning utgå livränta under den ersättningsberättigades återstående livstid eller under viss tid, må försäkringsgivaren ej utan synnerliga skäl medgiva, att denna förmån utbytes helt eller delvis mot livränta under kortare tid eller mot visst kapital.

Svenskt försäkringsbolag, som icke äger bibehålla ansvarighet för livränta, så ock utländsk försäkringsanstalt skall fullgöra skyldighet på grund av trafikförsäkring att utgiva livränta genom köp av sådan ränta hos riksförsäkringsanstalten eller hos behörigt svenskt försäkringsbolag.

18 §.

Äro flera berättigade till ersättning i följd av samma händelse, och förslår ej försäkringsbeloppet till dem alla, tage var del däri i förhållande till vad han på grund av försäkringen skulle ägt uppbära, om ersättning tillkommit honom ensam.

Har någon av dem underlåtit att, sedan händelse inträffat som kan medföra försäkringsfall, inom trettio dagar giva försäkringsgivaren meddelande därom, äger han, där någon del av försäkringsbeloppet blivit utbetalt till annan, rätt endast till återstoden, utan så är att försäkringsgivaren visste eller hade skälig anledning antaga, att ersättningsanspråk vore att motse från honom. Var den som mottog betalningen därvid ej i god tro, är han pliktig utgiva vad han kan hava för mycket uppburit.

Hava flera lidit skada i följd av samma händelse, må, utan hinder av dom, varigenom ersättning blivit en av dem tillerkänd, på yrkande av annan, som icke blivit i det mål hörd, i tvist om fördelning av försäkringsbeloppet prövas, om och i vad mån andel däri skall beräknas för den utdömda ersättningen.

19 §.

Har avtal om trafikförsäkring å motorfordon, registrerat här i riket, efter uppsägning eller eljest upphört, är försäkringsgivaren ändå gent emot den som lidit skada ersättningsskyldig på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den myndighet, hos vilken fordonet är registrerat.

Avser försäkringen varje motorfordon, som är försett med viss av myndighet utlämnad besiktningsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till den myndighet, som utlämnat skylten.

Är den som lidit skadan berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring, äge vad nu sagts ej tillämpning.

20 §.

Uppkommer skada i följd av trafik med två eller flera motorfordon, skola försäkringsgivarna, i den mån skadan omfattas av försäkringarna, solidariskt vara ersättningsskyldiga för skadan.

Ansvarigheten skall mellan försäkringsgivarna fördelas efter det större eller mindre vållande som ligger de olika fordonens förare, ägare eller brukare till last. Föreligger vållande å ett fordons men icke å det andras sida, skall det förra fordonets försäkringsgivare bära hela ersättningen. Föreligger icke vållande å något fordons sida, skall ansvarigheten fördelas lika mellan försäkringsgivarna. Vad sålunda stadgats skall dock ej gälla i den mån annan fördelningsgrund mellan försäkringsgivarna avtalats.

21 §.

Är då skada timat i följd av trafik med motorfordon trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande, eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare trafikförsäkringsföreningen gent emot den som lidit skada ansvarig såsom vore trafikförsäkring meddelad. Dock vare föreningen ej ansvarig gent emot den, som försäkringsplikten ålåg. Är försäkring gällande men ej till föreskrivet belopp, svare föreningen på sätt nu sagts för bristen. Hade den försäkringsanstalt, som meddelade försäkringen, därvid insett eller bort inse, att försäkringsbeloppet blivit satt lägre än vederbort, är försäkringsanstalten gent emot föreningen ansvarig såsom hade anstalten meddelat försäkringen till föreskrivet belopp.

För belopp, som föreningen jämlikt denna paragraf fått utgiva till den som lidit skada, äger föreningen inträda i hans rätt mot den som är för skadan ansvarig, dock att föreningen gent emot förare, som saknat kännedom om att föreskriven försäkring icke funnits å fordonet, ej äger större rätt, än om fordonet varit försäkrat.

22 §.

Trafikförsäkring å utländskt motorfordon, som i tillfällig trafik brukas här i riket, meddelas genom trafikförsäkringsföreningen enligt de närmare föreskrifter Konungen utfärdar.

23 §.

I fråga om trafikförsäkring av staten tillhöriga motorfordon, för vilka försäkringsplikt föreligger, gälla de bestämmelser Konungen meddelar.

4 KAP.

Om tävlingsförsäkring.

24 §.

När motorfordon brukas i tävling eller i träning å tävlingsbanan, skall för fordonet finnas särskild tävlingsförsäkring.

Beträffande tävlingsförsäkring skall i tillämpliga delar gälla vad om trafikförsäkring är stadgat, dock att tävlingsförsäkringen, därest annat icke avtalats, icke skall omfatta ersättning för skada å den som färdas i fordonet

eller i annat i tävlingen eller träningen deltagande fordon samt ej heller å sådant fordon eller å egendom som befordras därmed.

Har föreskriven tävlingsförsäkring icke tagits, skall vad i 21 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

25 §.

Tillstånd till tävling må ej av vederbörande myndighet meddelas med mindre visas att tävlingsförsäkring finnes beträffande samtliga i tävlingen deltagande motorfordon.

5 KAP.

Om trafikförsäkringsnämnden.

26 §.

För avgivande av yttranden i vissa frågor om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon skall finnas en särskild nämnd (trafikförsäkringsnämnden).

Nämnden skall bestå av fem ledamöter, av vilka en skall vara ordförande och en vice ordförande, jämte fem suppleanter. Ordföranden och vice ordföranden skola vara rättsbildade. Två av de övriga ledamöterna skola äga erfarenhet i skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringen. Suppleant för ledamot skall uppfylla de för ledamoten stadgade behörighetsvillkoren.

Ordförande och vice ordförande samt ytterligare en ledamot i nämnden jämte suppleanter för dem utses av Konungen för en tid av fem år. De båda ledamöter som skola vara förfarna i skaderegleringsarbetet jämte suppleanter för dem utses av försäkringsinspektionen enligt de föreskrifter Konungen meddelar.

Närmare bestämmelser om nämndens organisation och verksamhet meddelas av Konungen.

27 §.

Försäkringsgivaren skall, innan slutlig uppgörelse träffas med den ersättningssökande, från nämnden inhämta yttrande i frågor angående ersättning för

a) sådan invaliditet där nedsättningen av arbetsförmågan uppgår till minst en tiondel,

b) sådant lyte eller annat stadigvarande men som icke inverkar på den skadades arbetsförmåga men som ändock är av svårare art, samt

c) förlust av försörjare.

Vad sålunda stadgats skall jämväl gälla om vid tiden för uppgörelses träffande synes sannolikt, att sådan invaliditet eller sådant lyte eller men, som nyss nämnts, kommer att föreligga.

Försäkringsgivaren äger, om särskild anledning därtill förefinnes, även i annan fråga om ersättning för personskada inhämta yttrande från nämnden.

Skyldighet att inhämta nämndens yttrande föreligger icke, om ersättningsfrågan är föremål för domstols prövning.

28 §.

Innan försäkringsgivaren beviljar sådant utbyte av livränta mot kapital, varom i 17 § tredje stycket sägs, skall yttrande inhämtas från nämnden.

29 §.

Domstol äger i där anhängigt mål infordra yttrande från nämnden rörande ersättning för personskada i följd av trafik med motorfordon.

6 KAP.

Särskilda bestämmelser.

30 §.

Rätt domstol för upptagande av tvist om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon vare allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den som sökes har sitt bo och hemvist.

31 §.

Åtnöjes den skadelidande icke med försäkringsgivarens beslut rörande ersättning enligt denna lag, må den skadelidande efter stämning vid domstol mot försäkringsgivaren föra talan om ersättning för skadan. Innan dylikt beslut meddelats av försäkringsgivaren, må talan ej upptagas till prövning, där ej fall föreligger som i andra stycket sägs.

Har mot förare, ägare eller brukare av motorfordon väckts talan om skadestånd, som avses i 5 §, må käranden eller svaranden instämma försäkringsgivaren att inträda såsom part i rättegången. Försäkringsgivaren äger ock efter stämning inträda såsom part.

Har i mål som i andra stycket sägs försäkringsgivaren ej blivit instämd, är käranden skyldig att om rättegången underrätta försäkringsgivaren senast åtta dagar före den dag då målet förekommer till handläggning. Beträffande fordon som i 21 § och 24 § tredje stycket avses skall underrättelsen meddelas trafikförsäkringsföreningen. Visas ej då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse meddelats, give domstolen käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid utan laga förfall, må kärandens ifrågavarande talan ej upptagas till prövning.

32 §.

Fordran hos försäkringsgivare på ersättning i anledning av personskada må ej för gäld tagas i mät.

33 §.

Underlåter den, som i fråga om här i riket registrerat motorfordon är försäkringspliktig, att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med dagsböter.

Brukas motorfordon, som ej är här registrerat, av den som försäkringsplikten åligger eller av annan med hans vilja, utan att föreskriven försäkring finnes, vare den försäkringspliktige förfallen till dagsböter.

Med dagsböter straffes ock en var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes.

34 §.

Varder någon fälld till ansvar för förseelse, som i 33 § första stycket avses, äge domstolen vid vite förelägga honom att fullgöra försäkringsplikten.

Den som under tid, då han är ställd under åtal för förseelse enligt 33 § andra eller tredje stycket, fortsätter samma förseelse skall, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits, fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

35 §.

Förseelse mot denna lag åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol. Avser åtalet förseelse enligt 33 § första stycket, skall det anhängiggöras vid domstol i den ort, där fordonet skall anses hava sin hemort.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1940. Trafikförsäkring som då är gällande skall före nämnda dag bringas i överensstämmelse med denna lag, vid äventyr att försäkringen eljest träder helt ur kraft.

Genom denna lag upphävas lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon tillika med de särskilda stadganden, vilka innefatta ändring eller förklaring av vad nämnda lagar innehålla eller tillägg därtill.

Förslag
till
Kungörelse
med vissa föreskrifter i anledning av trafikförsäkringslagen.

Härigenom förordnas som följer:

Om trafikförsäkringsnämnden.

1 §.

Förutom de uppgifter som enligt trafikförsäkringslagen ankomma på nämnden åligger det denna:

att i allmänhet verka för en enhetlig skadereglering inom trafikförsäkringen;

att handlägga de ärenden försäkringsinspektionen hänskjuter till nämnden; samt

att träffa för nämndens verksamhet och organisation erforderliga anordningar.

2 §.

Sådan ledamot eller suppleant av nämnden, vilken skall tillsättas av försäkringsinspektionen, skall för en tid av två år utses bland tre av trafikförsäkringsföreningen härtill på förslag uppsatta lämpliga personer.

3 §.

I nämndens beslut skola minst fyra ledamöter deltaga. Som nämndens beslut gäller den mening som de flesta ledamöterna omfatta eller vid lika röstetal den mening ordföranden biträder.

Finnes utgången av fråga, som föreligger till behandling inom nämnden, vara av beskaffenhet att kunna lända till nytta eller skada för ledamot av densamma eller för företag, han tillhör, må han ej deltaga i handläggningen av frågan.

4 §.

Nämndens ledamöter äga uppbära arvode med belopp som Konungen bestämmer.

5 §.

Nämnden må tillkalla medicinskt och trafiktekniskt sakkunniga samt besluta angående ersättning till dem ävensom förordna, att kostnaden härför skall gäldas av part.

6 §.

Kostnaden för nämndens verksamhet bestrides av trafikförsäkringsföreningen.

7 §.

Nämnden skall årligen till försäkringsinspektionen avgiva berättelse om sin verksamhet.

Om utländska motorfordon.

8 §.

Den som vill för brukande i tillfällig trafik här i riket införa utländskt motorfordon skall för tullmyndigheten i införselorten förete försäkringskort (Carte d'Assurance) serie A. Sådant försäkringskort skall innehålla bevis att för fordonet finnes trafikförsäkring i utländsk försäkringsanstalt ävensom att trafikförsäkringsföreningen under fordonets brukande i riket övertagit ansvarigheten. Företes icke sådant försäkringskort, skall för den tid fordonet skall brukas i riket hos tullmyndigheten lösas försäkringskort (Carte d'Assurance) serie B innehållande bevis att föreningen på sätt nyss nämnts övertagit ansvarigheten.

9 §.

Vad i 8 § stadgas skall icke äga tillämpning, därest för tullmyndigheten på tillförlitligt sätt styrkes, att fordonet är registrerat i Danmark, Finland eller Norge.

10 §.

Då utländskt motorfordon utföres ur riket, skall, där ej fall föreligger som i 9 § sägs, hos tullmyndigheten i utförselorten styrkas, att giltigt försäkringskort funnits under den tid fordonet brukats i riket. Eljest må utförsel icke äga rum med mindre hos tullmyndigheten löses försäkringskort serie B för den tid giltigt försäkringskort saknas.

11 §.

Föreligger jämlikt trafikförsäkringslagen icke försäkringsplikt, äger vad i 8—10 §§ stadgas icke tillämpning.

12 §.

För utförande av de åligganden, som enligt denna kungörelse åvila tullmyndighet, må särskild ersättning ej uttagas.

13 §.

De närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpning av vad i 8—12 §§ är stadgat, meddelas av generaltullstyrelsen.

Om statens motorfordon.

14 §.

Samtliga staten tillhöriga motorfordon, för vilka försäkringsplikt föreligger, skola vara trafikförsäkrade genom trafikförsäkringsföreningen, som på anmodan tillhandahåller erforderliga försäkringsbevis.

15 §.

Premietariff för försäkring som i 14 § sägs fastställes av Konungen. Förslag till sådan tariff eller ändring däri skall upprättas av försäkringsinspektionen efter föreningens hörande.

16 §.

Premierna för försäkring av staten tillhöriga motorfordon skola till föreningen erläggas beträffande postverket, telegrafverket, statens järnvägar, statens vattenfallsverk, stiftsnämndernas förvaltning och domänförvaltningen av respektive myndighet, beträffande riksbanken och Tumba bruk av riksbanken, beträffande riksdagens verk i övrigt av riksgäldskontoret, beträffande krigsmaktens motorfordon av vederbörande försvarsgrens förvaltningsmyndighet samt beträffande andra myndigheter än förut nämnts av statskontoret från särskilt anslag under sjunde huvudtiteln.

17 §.

Konungen utser en revisor för granskning av föreningens räkenskaper i vad angår staten tillhöriga motorfordon.

18 §.

För skada i följd av trafik med staten tillhörigt motorfordon äger staten att av fordonets förare utkräva ersättning endast om denne förorsakat skadan uppsåtligen 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.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1940, då dels kungörelsen den 26 september 1929 (nr 301) med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, dels ock Kungl. Maj:ts brev till generaltullstyrelsen den 6 juli 1934 (nr 446) angående trafikförsäkring å motorfordon, inregistrerade i Danmark, den 18 december 1936 (nr 621) angående trafikförsäkring å motorfordon, inregistrerade i Norge, samt den 22 april 1938 (nr 120) angående trafikförsäkring å motorfordon, inregistrerade i Finland, skola upphöra att gälla.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 91 § lagen den 22 juni 1911 (nr 55) om ekonomiska föreningar.

Härigenom förordnas, att 91 § lagen den 22 juni 1911 om ekonomiska föreningar[1] skall i nedan angivna del erhålla följande ändrade lydelse:

91 §.

Vad i denna lag är föreskrivet skall ej äga tillämpning å:

1) sparbanker;

2) trafikförsäkringsföreningen;

3) sjukkassor, understödsföreningar eller andra försäkringsföreningar;

4) de föreningar för anskaffande av lån mot säkerhet av inteckning i fast egendom å vilka gällande bestämmelser om hypoteksföreningar eller om bostadskreditföreningar äga tillämpning.

Ej heller — — — särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1940.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 13 § 3 mom. och 26 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Härigenom förordnas, att 13 § 3 mom. och 26 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

13 §.

3 mom. Besiktningsskylt skall — — — i orten.

Besiktningsskylt för automobil eller motorcykel må icke till någon utlämnas, med mindre denne i två exemplar ingiver *försäkringsbevis* enligt 12 § trafikförsäkringslagen beträffande varje fordon, varå skylten skall användas. Det ena exemplaret skall, försett med anteckning om utlämnad skylts

[1] Senaste lydelse, se SFS 1933: 40.

nummer, av polismyndigheten översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

Besiktningsskylt må — — — att användas.

Av polismyndighet — — — stycke sägs.

Skylt skall — — — försäkringen upphör.

26 §.

4 mom. Har förseelse — — — äro stadgade.

Brukas fordonet mot ägarens vilja, skall i ägarens ställe brukaren vara förfallen till ansvar, som i 1 eller 2 mom. sägs. Lag samma vare beträffande den som brukar fordonet med nyttjanderätt, vari ingår befogenhet att anställa förare å fordonet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1940.

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 11 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

Härigenom förordnas, att 11 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 skall erhålla följande ändrade lydelse:

11 §.

Å väg må tävling med motorfordon eller cykel ej anordnas, utan att vederbörande länsstyrelse finner anledning meddela tillstånd därtill. Gives tillstånd, har länsstyrelsen att meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och dem, som äro bosatta eller uppehålla sig utmed vägen, ävensom att i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade. Beträffande skyldighet att vid sökande av tillstånd till tävling med motorfordon förete bevis om tävlingsförsäkring, därom är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1940.

Inledning.

Huvudinnehållet i gällande lagstiftning.

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motorfordon regleras dels av 6 kap. allmänna strafflagen, dels ock av 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 som skäligt prövas.

Enligt bilansvarighetslagen utvidgas ansvarigheten under vissa villkor för ägare, brukare och förare. Jämlikt 2 § i lagen är ägaren, även utan vållande, ansvarig för skada, som i följd av trafik med bilen tillfogas person eller egendom, som icke befordras med densamma. Ägaren är emellertid fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å bilen eller vållats av föraren. Föraren är lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som nyss sagts, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Bevisbördan är sålunda lagd på ägaren och föraren. Enligt 4 § gäller vidare, att där i följd av trafik med bil, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogas någon som med bilen befordras och föraren är därtill vållande, ägaren är pliktig ersätta skadan. Brukar någon utan lov annans bil, skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada, som därunder inträffar. Innehar någon bil med nyttjanderätt och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å bilen, är jämlikt 7 § sådan brukare lika med ägaren ansvarig för skada, som inträffar i följd av trafik med bilen. Detsamma gäller, därest brukaren ej innehar bilen med sådan befogenhet men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde samt skada inträffar under denne förares handhavande av bilen. Har skadan däremot drabbat person eller egendom som befordras med privatbil, ligger ersättningsansvarigheten endast å den som för fordonet och endast om vållande visats föreligga. Såsom allmän regel gäller även enligt 1916 års lag, att om den som skadan led genom eget vållande därtill medverkat, skall honom eljest tillkommande skadestånd jämkas. Lagen innehåller tillika regler angående ansvarigheten vid skada

förorsakad av flera bilar, förhållandet mellan ägare, brukare och förare inbördes, tid för anhängiggörande av talan, forum m. m. I avseende å ansvarigheten vid skada förorsakad av flera bilar genomfördes en förenkling av lagens regler år 1934.

Till säkerhet för den skadeståndsskyldighet, 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 hava motorfordonet trafikförsäkrat. Redan 1925 års riksdag begärde i skrivelse till Kungl. Maj:t utredning om införandet av försäkringsplikt för motorfordon. Ett genom proposition till 1928 års riksdag framlagt förslag i ämnet avslogs, bland annat på grund av att frågan om försäkringens anförtroende åt en statsanstalt ansågs böra utredas. Efter förnyad utredning antogs nu gällande lag av 1929 års riksdag. I lagen ha sedermera endast vidtagits en del smärre ändringar. Enligt 1 § av lagen är ägare av motorfordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom ändå att äganderätten icke övergått å honom. Staten, kommunerna m. fl. äro enligt 4 § befriade från skyldighet att taga försäkring. Trafikförsäkringen innefattar enligt 3 § dels garantiförsäkring i förhållande till den skadelidande och dels ansvarighetsförsäkring till förmån för försäkringstagaren. Garantiförsäkringen medför i stort sett rätt för den, som i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsanstalten. Såsom ansvarighetsförsäkring gäller trafikförsäkringen mot den ansvarighet för skada, som kan uppkomma för försäkringstagaren i följd av trafik med fordonet, dock endast i den mån försäkringsgivaren icke enligt försäkringsavtalet är fri från sådan ansvarighet. Jämlikt 11 § skall försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhopa 60 000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 20 000 kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhopa 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 bibehållande 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.

Trafikförsäkring må meddelas, förutom av försäkringsanstalt som inrättats av staten, endast av anstalt som därtill erhållit Konungens tillstånd. Tillstånd är för närvarande meddelat åt 32 anstalter. Sådan anstalt är enligt 6 § pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring, därest ej anstaltens verksam-

hetsområde är begränsat till viss yrkes- eller intressegrupp eller dylikt. Någon försäkring genom statsanstalt bedrives icke. Försäkringsinspektionen utövar fortlöpande kontroll över anstalternas verksamhet. Inspektionen har fastställt vissa normer för omkostnadernas beräknande, premiereserver m. m. Vid skaderegleringarna biträdas trafikförsäkringsanstalterna vidare av en särskild rådgivande nämnd. Konungen äger enligt 9 § i den mån så finnes nödigt fastställa belopp, vartill premie för trafikförsäkring högst må sättas. Något dylikt beslut har dock ej meddelats.

Om motorfordonet icke varit försäkrat eller det icke kunnat utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, äro enligt 21 § samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvariga för skadan. För reglering av dylika skador ha anstalterna bildat en förening, kallad Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar (Trafikförsäkringsföreningen). Föreningen ombesörjer även en del andra för anstalterna gemensamma uppgifter. För föreningens förbindelser svara försäkringsanstalterna efter storleken av influtna premier. Föreningens stadgar ha fastställts av Kungl. Maj:t och varje anstalt är enligt koncessionsvillkoren skyldig att tillhöra föreningen.

Den skadelidande äger att direkt av försäkringsgivaren utfå ersättning för skadan. Försäkringsgivaren kan därvid mot den skadelidande göra samma invändningar som föraren, ägaren eller brukaren av fordonet varit berättigad till. Den viktigaste invändningen är givetvis att den skadade själv vållat olyckan. I den mån annat ej stadgas är den allmänna lagen om försäkringsavtal den 8 april 1927 tillämplig även på trafikförsäkring. Har försäkringstagaren avtalat med försäkringsanstalten om självrisk och andra inskränkningar i försäkringsgivarens ansvarighet, gälla dock dessa inskränkningar icke i förhållande till skadelidande tredje man. Däremot får i sådant fall försäkringsgivaren för vad han utbetalt regressrätt mot försäkringstagaren.

Motorfordon får ej registreras utan att bevis företes om att försäkringsplikten fullgjorts. När försäkringsavtal upphör, skall försäkringsanstalten därom insända uppgift till den myndighet som för automobilregistret. Bestämmelserna härom finnas i motorfordonsförordningen samt i 18 § trafikförsäkringslagen. Vissa särskilda regler gälla om trafikförsäkring av utländska motorfordon som tillfälligt brukas i riket.

Underlåtenhet att taga försäkring är enligt 24—26 §§ trafikförsäkringslagen belagd med bötesstraff.

Tidigare utredningar och reformförslag. Frågans behandling i riksdagen.

Redan *1928 års riksdag* begärde i samband med behandlingen av propositionen om förslag till trafikförsäkringslag (nr 201) utredning om utvidgning av trafikförsäkringen. I sitt av riksdagen bifallna utlåtande (nr 42) i anled-

ning av propositionen ifrågasatte första lagutskottet en sådan utvidgning. Sedan utskottet avstyrkt det framlagda förslaget och framställt förslag om ytterligare utredning i ämnet, anförde utskottet, att vid denna borde komma under övervägande möjligheten att indraga även rena olyckshändelser under försäkringen. Därmed vunnes ock, att civila processer, huruvida uppkommen skada berodde på ren olyckshändelse, ej vidare behövde förekomma. Då de fall, där ren olyckshändelse verkligen förelåge, torde vara relativt fåtaliga, syntes den höjning av premien, som skulle betingas av en dylik utvidgning, sannolikt bliva måttlig.

Den förnyade proposition (nr 99), som i ämnet förelades *1929 års riksdag*, upptog emellertid ej något förslag i sådant syfte. Chefen för justitiedepartementet anförde härom i propositionen:

I likhet med vad första lagutskottet år 1928 uttalat funne han beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen till att omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Han tänkte därvid närmast på sådana, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, bleve utsatt för skada. Erfarenheten visade, att användandet av motorfordon, även om detta skedde med all försiktighet, innebure en fara för andra trafikanter, och från denna synpunkt syntes det mindre betänkligt att avvika från den eljest i vår lagstiftning i allmänhet gällande grundsatsen, att skadeståndsplikt förutsatte vållande. Emot att nu utsträcka försäkringen talade emellertid starka skäl. Först och främst syntes det betänkligt, att vid åläggandet av nya bördor å motortrafiken göra dessa än tyngre genom att ytterligare utöka försäkringens omfattning. Men därtill komme en annan omständighet, som högeligen försvårade en utsträckning av försäkringsskyddet i detta sammanhang. Därvid syftades på önskvärdheten, för att icke säga nödvändigheten av att försäkringsgivarens ansvarighet icke gjordes vidsträcktare än bilägarens. Att förplikta en person att bekosta försäkring mot skada, för vilken han ej vore ansvarig, vore i stort sett detsamma som att göra honom ansvarig för skadan. En utvidgning av trafikförsäkringsskyddet borde därför förknippas med en revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. En dylik revision hade också från olika håll påyrkats, men meningarna om riktlinjerna för denna ginge alltjämt isär och erforderliga utredningsarbeten, vilka torde komma att beröra skadeståndsrättens centrala delar, hade ännu icke upptagits. Att nu låta en revision av ansvarighetslagen föranleda ytterligare uppskov med förevarande lagstiftningsfråga torde icke böra ifrågakomma. Vid omförmälda revision, som knappast länge läte sig undanskjuta, torde nödig uppmärksamhet komma att ägnas frågan om trafikförsäkringsskyddets utvidgning till rena olyckshändelser.

I utlåtande (nr 14) i anledning av propositionen anförde första lagutskottet, att utskottet alltjämt funne goda skäl tala för att åtminstone vissa fall av skada vid ren olyckshändelse komme att omfattas av försäkringen. Utskottet ansåge sig emellertid icke böra hemställa om ändring i förslaget på denna punkt utan förordade allenast avlåtande av en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran att Kungl. Maj:t ville verkställa skyndsam utredning, huruvida och i vad mån skyldighet borde stadgas för trafikförsäkringsgivare att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Utskottet anförde vidare härom:

Anledningen till denna utskottets ståndpunkt vore i främsta rummet en önskan att vid den obligatoriska trafikförsäkringens införande i möjligaste mån söka undvika förändringar i den nu brukliga ansvarighetsförsäkringen av sådan art, att deras inverkan å premierna vore svår att beräkna. Någon statistisk erfarenhet till ledning för bedömandet av den ökning i risken, olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle innebära, förelåge icke. Enligt utskottets mening borde dylik statistik åvägabringas redan från början av den obligatoriska trafikförsäkringens bedrivande, och sedan ett något så när tillräckligt material sammanbragts, torde Kungl. Maj:t vilja till omprövning upptaga frågan om försäkringspliktens utvidgning. Därest icke vid samma tid kunde företagas den revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, varmed utvidgningen av trafikförsäkringsskyddet enligt departementschefens mening borde förknippas, syntes det böra tagas under förnyat övervägande, huruvida denna omständighet finge lägga hinder i vägen för berörda utvidgning. Vad anginge spörsmålet, om skyddet borde utsträckas att omfatta alla olyckshändelser, hade utskottet väl i likhet med departementschefen närmast beaktat sådana fall, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, bleve utsatt för skada, men det syntes utskottet kunna ifrågasättas att under försäkringsskyddet indraga även vissa andra fall.

Riksdagen biföll utskottets hemställan och avlät skrivelse till Kungl. Maj:t i enlighet därmed.

I anledning härav anmodade chefen för justitiedepartementet i skrivelse den 16 oktober 1929 *försäkringsinspektionen* att inkomma med förslag till åtgärder för erhållande av nödigt statistiskt material att ligga till grund för bedömandet av ökningen i premierna för trafikförsäkring, därest denna utsträcktes, på sätt av riksdagen ifrågasatts, att omfatta jämväl skada vid rena trafikolyckor, samt i övrigt avgiva det yttrande, vartill omständigheterna kunde föranleda. Inspektionen avgav utlåtande den 19 januari 1932, däri inspektionen bland annat anförde, att åstadkommandet av statistiskt material för bedömandet av den erforderliga premiehöjningen förutsatte ett närmare fixerande av de olycksfall, som skulle komma att omfattas av nämnda utvidgning. I skrivelse den 25 september 1933 anmodade därefter justitieministern inspektionen att ånyo avgiva yttrande i ärendet, därvid inspektionen hade att utgå från den förutsättningen, att bilägares ansvarighet för skada, som i följd av trafik med bilen tillfogades person eller egendom, som icke med bilen befordrades, utsträcktes till att omfatta samtliga de fall, där ej den skadelidande genom grov vårdslöshet vållat skadan, dock med jämkning av skadeståndet i sådana fall, där den skadelidande bevisligen varit vållande. Inspektionen avgav nytt yttrande den 20 juni 1934. Däri anförde inspektionen bland annat:

Vad anginge frågan om försäkringens utvidgning till rena olycksfall ifrågasatte inspektionen, huruvida ett försök till behandling av frågan på grundval av något statistiskt material som samlats, innan den utvidgade försäkringen trätt i funktion, kunde giva siffror, vilkas värde för bedömande av kostnadsökningen stode i rimligt förhållande till de kostnader och det arbete, som krävdes för materialets insamlande. Inspektionen fann, att man, därest försäkringen skulle utsträckas, torde få inskränka sig till att i anslutning till vad tidigare skett vid införandet av trafikförsäkringen, preliminärt fastställa en skönsmässig förhöjning av premien, för att sedermera, när erfarenhet vunnits angående verkningarna av ut-

vidgningen, fixera en på direkt statistik grundad premie. Däremot vore möjligheterna att på ett tillfredsställande sätt verkställa en på statistik grundad förhandsbedömning av kostnadsökningen större, när det gällde att bedöma försäkringens utvidgning till att avse skador å passagerare i fordon, som icke mot avgift tillhandahölles allmänheten, under dess förande av annan person än ägaren, därest denna person vore till skadan vållande. Inspektionen antoge, att denna utvidgning komme att medföra en premieökning ej överstigande i genomsnitt 10 procent.

Redan innan inspektionens sistnämnda yttrande avgavs hade emellertid frågan i anledning av motioner ånyo varit föremål för behandling av riksdagen. Såväl vid *1932* som *1933 års riksdagar* väcktes motioner om att ersättning skulle utgå även vid rena olycksfall. Motionerna avslogos under hänvisning till den pågående utredningen, men samtidigt uttalades, att riksdagen vidhölle sin år 1929 uttalade uppfattning i frågan och förutsatte att utredningen bedreves med skyndsamhet.

I anledning av motioner av herr Lindhagen vid *1935 års riksdag* begärde riksdagen ånyo utredning i frågan och angav då närmare de riktlinjer, riksdagen ansåg böra följas vid reformarbetet. Härom anfördes i första lagutskottets utlåtande (nr 36) bland annat följande:

Vad först anginge *personskador* fann utskottet, att regeln om den omkastade bevisbördan ur den skadades synpunkt verkade ojämnt. Så t. ex. erhölle en fotgängare som själv ej vållat sin skada fullt skadestånd, om bilföraren ej kunde visa sig vara fri från vållande, men om bilföraren kunde föra sådant bevis finge fotgängaren intet skadestånd. Domstolsprövningen finge en avgörande betydelse för ersättningsfrågan men domstolarna i olika instanser komme ofta till olika resultat. Osäkerhet vållades därför i frågan, huruvida en skadad överhuvud skulle få någon ersättning. Detta vore en allvarlig olägenhet.

Riksdagen hade upprepade gånger uttalat sig för en utjämning av de nuvarande skadeståndsreglernas verkningar i den riktning, att ersättning på grund av trafikförsäkring skulle utgå även vid s. k. rena olycksfall. Utskottet gåve alltjämt sin fulla anslutning till detta önskemål, men det syntes starkt kunna sättas i fråga, om man borde stanna härvid. Användandet av motorfordon innebure, även om det skedde med all försiktighet, en fara för andra trafikanter. Dessa risker borde om möjligt försäkringsmässigt fördelas. Skäl funnes att taga under övervägande, om icke den nuvarande ansvarighetsförsäkringen borde omdanas till en verklig olycksfallsförsäkring. En liknande tvångsreglering funnes i lagen om försäkring för olycksfall i arbete. Enligt denna lag utginge ersättning till den skadade, såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Vid grov vårdslöshet finge ersättningen skäligen nedsättas. Härmed kunde jämföras, att norsk lag ålade bilägare ersättningsskyldighet mot exempelvis en fotgängare, som skadats vid trafik med bilen, såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Om den skadade genom grov vårdslöshet medverkat därtill, vore han berättigad till ersättning, därest även bilens ägare eller förare felat. I sådant fall ägde rätten bestämma omfattningen av skadeståndsskyldigheten. För egen del ville utskottet väl icke förorda, att bilägaren ålades personlig skadeståndsskyldighet i sådan omfattning som i norska lagen. Däremot torde det möta mindre betänkligheter att ålägga bilägaren skyldighet att teckna en försäkring som medgåve en skadad person ersättning i huvudsakligen den utsträckning som med nämnda lag åsyftades. Därest i enlighet med denna tankegång full ersättning på grund av försäkring skulle komma att utgivas, så snart den skadade icke genom grov vårdslöshet medverkat till skadan, komme ersättningen att utgå med väsentligt större jämnhet än för närvarande. Utskottet förutsatte nämligen, att domstolarna beträffande dem, som icke själva förde något

farligt fordon, skulle fordra ett betydande mått av vållande, innan det betecknades som grovt. Reformen skulle medföra minskat antal processer och därmed åtskilliga förmåner för det allmänna, försäkringsbolag och enskilda. Beträffande de fall då den skadade visat grov vårdslöshet kunde det ifrågasättas att väl medge jämkning men samtidigt föreskriva vissa gränser för denna. En sådan bestämmelse skulle för försäkringsbolagen ytterligare underlätta en skadereglering på frivillighetens väg.

Enligt utskottets mening syntes det vidare ej längre försvarligt att vidhålla den rådande olikheten i försäkringsavseende mellan bilpassagerare och fotgängare. Alla som lede skada av biltrafik borde vara likställda i fråga om ersättning för personskada. Detta borde även gälla ägare eller förare som skadades vid kollision med annan bil.

Därest man hade i ögonmärke, att försäkringen skulle fylla en social funktion, vore det obestridligt, att det sätt på vilket ersättningen maximerades enligt olycksfallsförsäkringslagen, visst maximibelopp per dag och visst per år, vore överlägset maximeringen i trafikförsäkringslagen, 60 000 kronor i anledning av personskada, dock högst 20 000 kr. per person. Sistnämnda belopp hade i praktiken visat sig otillräckligt. Utskottet funne det böra tagas i övervägande att beträffande personskada avskaffa bestämmelserna om vissa fixa maximibelopp men i stället föreskriva, att sjukpenning och livränta icke finge överskrida visst belopp per dag, respektive år.

Enligt utskottets mening borde ersättning för sveda och värk icke utgå på grund av trafikförsäkring i andra fall än där bilföraren överbevisats om vållande.

Därest trafikförsäkringen utvidgades i enlighet med ovannämnda riktlinjer, skulle den omkastade bevisbördan icke vara påkallad av något praktiskt behov för den skadade i andra fall än där det maximibelopp för sjukpenning och livränta, som kunde utgivas på grund av försäkringen, icke gåve den skadade full ersättning för mistad inkomst. Det torde med fog kunna sättas i fråga, huruvida det vore berättigat att för sådana fall bibehålla förevarande avsteg från allmänna processuella regler.

Angående ersättningsreglerna vid *egendomsskador* ansåg utskottet, att andra skador än sådana å motorfordon borde behandlas på samma sätt som personskador.

I fråga om skador å motorfordon syntes det däremot utskottet som om en begränsning i nuvarande ersättningsregler skulle kunna vidtagas. Det torde icke kunna anföras något skäl, varför den som själv hade en bil skulle vara berättigad att av ägaren eller föraren till en annan bil utbekomma ersättning för skada å förstnämnda bil under andra förutsättningar än enligt vanliga regler skulle vara fallet. Parterna syntes sålunda inbördes fullständigt jämställda, och någon särskild förmån i bevisningshänseende för endera kunde vid sådant förhållande icke vara av nöden. Det kunde ifrågasättas, om det funnes något allmänt intresse att föreskriva obligatorisk trafikförsäkring för sådana risker, som här avhandlats. Då trafikförsäkringen emellertid även beredde den chaufför som icke ådagalagt grovt vållande ett visst skydd till förhindrande av att han personligen finge svara för den skada, han måhända genom jämförelsevis obetydlig oförsiktighet orsakat å en annan bil, ville utskottet icke ifrågasätta, att nu förevarande risker uteslötes ur trafikförsäkringen. Däremot torde det vara möjligt att sätta ett maximibelopp för trafikförsäkringen i förevarande avseende, understigande det nuvarande maximibeloppet för egendomsskada i allmänhet, 10 000 kronor.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa skyndsam utredning i de sålunda i utlåtandet närmare omförmälda hänseenden samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Riksdagen biföll utskottets hemställan i denna del och avlät skrivelse till Kungl. Maj:t i enlighet därmed.

De sakkunnigas uppdrag. Genom försäkringsinspektionen införskaffad utredning.

I *statsrådsprotokollet* vid de sakkunnigas tillsättande anförde chefen för justitiedepartementet bland annat, att den statistik som fördes på hithörande område numera vore så långt framskriden, att man kunde erhålla en tämligen god uppfattning om de förhållanden varom här vore fråga och en ledning vid bedömande av den inverkan en reform av gällande grunder för trafikförsäkringen skulle medföra å premiesättningen. Med hänsyn härtill torde tiden nu vara inne för en utredning rörande reform av gällande rättsregler om trafikförsäkring och om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon. Denna utredning syntes i första hand böra avse en allsidig undersökning av möjligheterna att utvidga trafikförsäkringen till att omfatta även olyckshändelser. Härvid borde till övervägande upptagas de olika frågor som berörts i första lagutskottets utlåtande år 1935. Det underströks, att den ifrågasatta revisionen av trafikförsäkringen borde ske på sådant sätt att ökning av försäkringspremierna i möjligaste mån undvekes. Utredningen borde även omfatta andra spörsmål som hade sammanhang med nu berörda ämnen. Därvid borde till övervägande upptagas de framställningar därutinnan, som inkommit till Kungl. Maj:t från myndigheter, organisationer och enskilda. Ett spörsmål — vilket framförts från olika personalorganisationer, bland annat inom försvarsväsendet och kommunikationsväsendet — gällde det ekonomiska ansvar som skulle åvila hos staten anställda med avseende å skador som vållats i trafik med av dem förda, staten tillhöriga motorfordon. Det borde göras till föremål för undersökning, i vad mån skäl förelåge för ett övertagande i en eller annan form från statens sida av ansvarsrisken för skador som vållats å fordonet eller å passagerare däri. Motsvarande spörsmål förelåge även för kommunalanställda.

För fullgörande av sitt uppdrag ha de sakkunniga genom *försäkringsinspektionen* införskaffat en ingående statistisk utredning till ledning för bedömande av de premieändringar en reform av trafikförsäkringen enligt olika i lagutskottets utlåtande upptagna eller eljest av de sakkunniga ifrågasatta alternativ ävensom enligt de sakkunnigas lagförslag kan medföra.

Denna utredning, som verkställts av *Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté,* finnes fogad såsom bilaga till detta betänkande (bilaga A). För de viktigaste resultaten av utredningen kommer redogörelse att lämnas vid behandlingen av de olika frågorna. I utredningen ha angivits de procentuella premieändringar, som de särskilda förslagen antagas komma att medföra. Såsom en allmän reservation har dock såväl från tariffkommitténs som försäkringsinspektionens sida åberopats, att beräkningarna äro förenade med åtskilliga osäkerhetsmoment och att den slutliga effekten av förslagen icke kan definitivt bedömas, förrän den nya lagen haft några års giltighet.

Allmän motivering.

Inledning.

De reformer på hithörande område som äro av behovet påkallade måste uppenbarligen främst grundas på den utveckling motorfordonstrafiken och därav förorsakade skador tagit.

Antalet motorfordon har de senaste åren varit i ständig tillväxt. Härutinnan hänvisas till följande tabell rörande antalet registrerade motorfordon åren 1933—1937.

1) *Bilar* (utom specialbilar).

År (31/12)	Personbilar	Omnibussar	Lastbilar	Summa	Ökning eller minskning
1933	98 889	3 504	38 564	143 912	—
1934	102 145	3 625	41 054	149 800	+ 5 888
1935	109 096	3 914	41 803	159 083	+ 9 283
1936	119 304	4 165	44 575	173 294	+ 14 211
1937	134 296	4 558	53 093	191 947	+ 18 653

2) *Motorcyklar* (utom lättviktsmotorcyklar).

År (31/12)	Utan bivagn	Med bivagn	Summa	Ökning eller minskning
1933	40 089	7 668	47 757	—
1934	39 229	7 492	46 721	— 1 036
1935	38 585	7 365	45 950	— 771
1936	37 365	6 994	44 359	— 1 591
1937	37 596	6 568	44 164	— 195

Någon tillförlitlig beräkning av antalet *lättviktsmotorcyklar* finnes icke. Enligt från fabrikanterna lämnade uppgifter torde emellertid minst 100 000 sådana fordon vara i trafik i riket. År 1938 beräknas tillverkningen av dylika fordon i riket uppgå till omkring 35 000.

Rörande *motortrafikolyckor* som föranlett *polisundersökning* ha från 1935 års början polischeferna till statistiska centralbyrån kvartalsvis avlämnat vissa uppgifter. Dessa innefatta redogörelse för ort och tid för olyckorna, omständigheterna därvid, olyckornas orsaker och påföljder m. m. Statistiska centralbyrån har på grundval härav utgivit redogörelser för motortrafikolyckorna under åren 1935 och 1936. Sammanlagt upptaga dessa redogörelser år 1935 10 820 olyckor och år 1936 12 382 olyckor. I en preliminär sammanställning av uppgifterna för år 1937 redovisas 13 626 olyckor. Det verkliga antalet olyckor är uppenbarligen betydligt större. Det torde dock kunna antagas, att de olyckor, som ej kommit till polismyndigheternas kännedom, varit av mindre allvarligt slag.

Av särskilt intresse äro de sammanställningar som statistiska centralbyrån gjort över olyckornas huvudorsak och påföljd.

Såsom huvudorsak har år 1936 uppgivits motorförarnas körsätt för 7 698 fall, motorförarnas personliga förhållanden för 761 fall, motorfordons beskaffenhet för 390 fall, velocipedåkares, fotgängares eller annan vägfarandes åtgärder för 2 089 fall, ljus-, väderleks- och vägförhållanden för 1 054 fall samt andra huvudorsaker för 380 fall.

Olyckornas påföljd år 1936 har enligt de inkomna uppgifterna utgjort dödlig utgång vid 394 olyckor, svår personskada vid 1 186 olyckor, lindrig personskada vid 3 392 olyckor, endast större egendomsskada (över 100 kronors värde) vid 3 160 olyckor och endast mindre egendomsskada vid 4 250 olyckor. Hela antalet skadade vid olyckorna år 1936 har utgjort 5 912 och hela antalet dödade 420.

Antalet motortrafikolyckor som föranlett åtal har år 1936 utgjort 5 391.

I detta sammanhang är även av intresse *medicinalstyrelsens* statistik över å lasarett eller sjukstugor behandlade trafikolycksfall. Denna upptager för år 1935 11 889 vid trafikolycksfall skadade personer. Av dem hade närmare hälften skadats i följd av trafik med motorfordon. Det är naturligtvis därjämte ett stort antal skadade som icke söka sjukhusvård.

Angående *trafikförsäkringen* må hänvisas till de uppgifter som lämnas i den genom försäkringsinspektionen införskaffade utredningen rörande förslagets inverkan på försäkringspremierna m. m. (bilaga A). Under år 1937 inflöto i premier omkring 15 milj. kronor. Antalet olyckor som under året slutreglerades utgjorde omkring 22 000. Enligt av försäkringsinspektionen i den officiella försäkringsstatistiken gjord sammanställning angående trafikförsäkringen åren 1930—1935 utgjorde antalet skador per år och 100 fordon i medeltal 13, skadebeloppet i medeltal per skadefall 364 kronor samt skadebeloppet i medeltal per år och försäkrat fordon 46 kronor.

Det har beräknats och torde utan överdrift kunna antagas, att olyckor i följd av trafik med motorfordon här i landet, direkt och indirekt, förorsaka skador för bortåt 50 milj. kronor årligen.

Huvudgrunderna för den reviderade lagstiftningen.

Av den föregående redogörelsen framgår, att frågan om ersättning för de genom trafik med motorfordon förorsakade skadorna är ett spörsmål av mycket stor samhällelig och ekonomisk betydelse. Olycksfallsfrekvensen har, allteftersom motorfordonsbeståndet ökat, tilltagit i omfattning. Det ligger i sakens natur, att trafiken alltmer kommer att stegras. Även om de åtgärder, som vidtagits eller komma att vidtagas för vinnande av större trafiksäkerhet, äro ägnade att relativt sett nedbringa olycksfallsfrekvensen, torde någon mera avsevärd minskning av antalet olyckor åtminstone inom den närmaste framtiden med all sannolikhet ej vara att förvänta.

Av de till polismyndigheterna inkomna uppgifterna om motortrafikolyckorna framgår, att dessa i allmänhet vållas genom oförsiktighet av fordonets förare. Ej sällan är den skadade själv vållande eller i varje fall medvållande. Därjämte föreligger stundom vållande hos ägaren eller brukaren av fordonet även när han ej själv för detta, t. ex. på grund av underlåten tillsyn av fordonet, eller hos passagerare, t. ex. genom åtgärd under fordonets framförande, eller hos annan utomstående person än den skadade, t. ex. genom hans sätt att uppträda på vägbanan. Omständigheterna kunna därjämte ibland vara sådana, att något vållande till olyckan icke kan läggas någon till last.

Starka humanitära och sociala skäl tala naturligen för att de vid trafikolyckorna skadade personerna i största möjliga utsträckning skola erhålla ersättning för lidna skador. Med hänsyn härtill har genom bilansvarighetslagen den allmänna skadeståndsrätten väsentligt utvidgats. Utöver de för förare, ägare eller brukare av motorfordon gällande allmänna reglerna angående skadeståndsskyldighet vid eget bevisligt vållande har sålunda för skada å person eller egendom som icke befordras med fordonet ansvar ålagts ej mindre föraren, där ej omständigheterna visa, att han icke varit vållande till skadan, än även ägaren och brukaren, där ej omständigheterna visa, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Därjämte har vid skada å person, som befordras med fordon i yrkesmässig trafik, ägare och brukare ålagts ansvarighet för förarens styrkta vållande. Då rätten till skadestånd blir av ringa värde, om den skadeståndsskyldige saknar ekonomisk möjlighet att fullgöra densamma, samt skadeståndsskyldigheten ofta kan bliva högst betungande för honom själv och hans familj, har den obligatoriska försäkringen införts.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, har vid flera tillfällen inom riksdagen påtalats, att den nuvarande lagstiftningen på hithörande område icke omfattar olycksfall. Redan vid trafikförsäkringslagens antagande år 1929 begärde riksdagen sålunda i skrivelse till Kungl. Maj:t utredning i sådant syfte. Sedermera uttalade sig riksdagen även åren 1932 och 1933, under hänvisning till 1929 års skrivelse, i samma riktning.

Då 1935 års riksdag hos Kungl. Maj:t anhöll om utredning angående trafikförsäkringens omdaning, framhölls i det av riksdagen härutinnan godkända

utskottsutlåtandet[1] såsom ett av de mest framträdande önskemålen, att försäkringen utsträcktes till s. k. rena olycksfall. Vidare anmärktes i utlåtandet på, att passagerare i motorfordon åtnjöte blott ett begränsat skydd, att reglerna i bilansvarighetslagen om den utvidgade skadeståndsansvarigheten verkade ojämnt samt att försäkringsbeloppen vid större personskador ej med nuvarande räntesatser försloge till erforderliga livräntor. De påtalade bristerna ansågos vara av den natur och omfattning, att för desammas avhjälpande en genomgripande revision av lagstiftningen vore av behovet påkallad. Därvid uppdrogos i utlåtandet vissa riktlinjer för revisionen. Enligt dessa skulle den utvidgade skadeståndsansvarigheten avskaffas och ersättas med en till belopp och omfattning väsentligt utvidgad försäkring utan direkt samband med personlig ansvarighet. Sådan ansvarighet skulle blott föreligga vid styrkt vållande enligt allmänna rättsregler.

Den av de sakkunniga verkställda utredningen har givit stöd åt uppfattningen, att gällande lagstiftning är behäftad med brister i de av riksdagen påtalade avseendena. I allt väsentligt ha de sakkunniga också ansett sig kunna ansluta sig till det av riksdagen framlagda förslaget till bristernas avhjälpande.

Frågan om försäkringens utvidgning är emellertid naturligen även en kostnadsfråga. Redan i 1929 års riksdagsskrivelse ställdes sålunda spörsmålet i vad mån försäkringen kunde inbegripa olyckshändelser i beroende av utredning om den ökning i risken detta skulle innebära. I 1935 års utskottsutlåtande ha vidare föreslagits en del åtgärder till nedbringande av den genom utvidgningarna av försäkringen oundvikliga premiehöjningen. Med hänsyn till svårigheterna att på förhand kunna tillförlitligen beräkna den verkan ett genomförande av förslagen skulle få på premierna har även i utlåtandet uttalats, att det eventuellt kunde vara erforderligt att vid ändrade regler på förevarande område träffa särskilda anordningar för en övergångstid, innan det praktiskt visade sig vilka premier som bleve erforderliga. I direktiven för utredningen har slutligen understrukits, att ökning av trafikförsäkringspremierna i möjligaste mån bör undvikas.

Den genom försäkringsinspektionen införskaffade utredningen ger vid handen, att ett fullständigt genomförande av utskottets förslag skulle medföra en så väsentlig höjning av premierna, att de sakkunniga bland annat med hänsyn härtill funnit sig böra, under beaktande av de bärande riktlinjerna i det i utskottsutlåtandet förordade förslaget, föreslå vissa modifikationer däri. Beträffande det närmare innehållet av de sakkunnigas förslag hänvisas till det följande.

Mot de former, varunder trafikförsäkringen för närvarande bedrives, ha inga väsentliga anmärkningar framställts vare sig från riksdagen eller från annat håll. De sakkunniga ha ej heller funnit anledning att i denna del föreslå några mera genomgripande förändringar.

Uppenbart är, att vid en lagstiftning på ett område av den internationella

---

[1] Se ovan sid. 27.

natur det här gäller hänsyn bör tagas till andra länders, särskilt våra grannländers lagstiftning i ämnet. Några mera allmänt vedertagna likformiga regler på detta område finnas emellertid icke. I ett flertal länder är visserligen liksom i Sverige i större eller mindre utsträckning genomförd principen om utvidgat skadeståndsansvar för föraren, ägaren och brukaren av motorfordon samt därtill knuten försäkringsplikt. Så är fallet i Danmark, Finland, Norge, Schweiz och Tjeckoslovakien. I Tyskland, Frankrike, Polen och Italien finnas föreskrifter om utvidgat skadeståndsansvar men stadgas i regel försäkringsplikt blott vid yrkesmässig trafik. I England finnas inga stadganden om utvidgat skadeståndsansvar men däremot föreskrifter om försäkringsplikt. I Förenta Staterna saknas likaledes regler om utvidgat skadeståndsansvar och finnes allmän försäkringsplikt blott stadgad i en stat men försäkringsplikt vid yrkesmässig persontrafik i flertalet stater. Såväl i Tyskland som i Förenta Staterna framtvingas emellertid i stor utsträckning frivillig försäkring genom bestämmelser om att körkortet för förare indrages, om ersättning ej gäldas för skada som han vållat. Till omfattning och innehåll äro bestämmelserna sålunda i hög grad växlande. Härutinnan hänvisas till den sammanställning av lagstiftningen i vissa länder som finnes fogad till betänkandet (bilaga C). Det må anmärkas, att hithörande frågor jämväl uppmärksammats av det med Nationernas Förbund samarbetande Internationella institutet i Rom för uniformering av privaträtten. Inom detta har sålunda upprättats förslag till enhetliga bestämmelser i ämnet. Arbetet på denna internationella reglering befinner sig dock endast på ett förberedande stadium (se bilaga C).

Vad särskilt de nordiska länderna beträffar förete även deras lagstiftningar sinsemellan avsevärda avvikelser. Emellertid har på trafikförsäkringsföreningens initiativ med hänsyn till den stora omfattning, som den internordiska biltrafiken tagit, träffats avtal om att trafikförsäkring i Sverige, Danmark, Finland eller Norge skall, utan att något särskilt premietillägg sker, gälla även i de övriga av dessa länder. Det är uppenbarligen angeläget, att den nya svenska lagstiftningen icke till sin omfattning på sådant sätt kommer att utvidgas i förhållande till de övriga nordiska ländernas lagstiftningar, att beståndet av nämnda överenskommelser äventyras. Detta är också en anledning att iakttaga en viss återhållsamhet vid utvidgningen av försäkringen. Någon utsikt att på detta område åstadkomma en gemensam nordisk lagstiftning föreligger för närvarande icke. Det må därvid anmärkas, att i Finland en ny lag om ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon, av i väsentliga delar annat innehåll än det i 1935 års utskottsutlåtande förordade förslaget, trätt i kraft så nyligen som den 1 april 1938.

Trafikförsäkringens utvidgning till att omfatta olycksfall. Den utvidgade skadeståndsansvarighetens avskaffande.

Enligt nu gällande bilansvarighetslag utgår skadestånd vid vållande, styrkt eller presumerat, hos föraren (ägaren eller brukaren)[1] med jämkning av skadeståndet vid medvållande hos den skadelidande.

Lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete stadgar däremot, att ersättning skall utgå oberoende av vållande hos arbetsgivare eller annan. Har olyckan uppsåtligen förorsakats av den skadade, utgår dock ingen ersättning. Ersättningen må skäligen nedsättas, om olycksfallet förorsakats därav, att han ej ställt sig till efterrättelse gällande anordning eller föreskrift om åtgärder för undvikande av olycksfall, och omständigheterna äro sådana, att han därigenom måste anses ha gjort sig skyldig till grov vårdslöshet, eller om olycksfallet föranletts därav, att han varit av starka drycker berusad. Ersättning till dödad persons efterlevande (försörjningspension) skall utgå oberoende av grov vårdslöshet från den skadades sida men ej, om skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet förorsakats av den efterlevande.

Den mest genomgripande ändringen i förhållande till gällande rätt, som ett genomförande av 1935 års utskottsförslag skulle innebära, är, att den utvidgade skadeståndsansvarigheten enligt bilansvarighetslagen komme att utbytas mot en olycksfallsförsäkring i huvudsaklig anslutning till olycksfallsförsäkringslagen.

I utskottsutlåtandet åberopades som stöd härför, att analogi förelåge mellan motortrafikolyckor och olycksfall i arbete. Det anfördes, att till grund för bestämmelserna i olycksfallsförsäkringslagen, enligt vilka den skadade i viss utsträckning erhölle full ersättning även om han själv varit vållande till olycksfallet, låge erfarenheten, att den som dagligen arbetade i närheten av farliga maskiner eller eljest mera regelbundet hade att utföra ett riskfyllt arbete så småningom icke kunde undgå att ägna de med arbetet förbundna farorna mindre uppmärksamhet. Denna synpunkt ansågs äga tillämpning även på motorfordonstrafiken.

Enligt de sakkunnigas mening tala övervägande skäl för att utvidga ersättningsrätten vid motortrafikolyckor till att i princip omfatta även de fall där vållande, styrkt eller presumerat, icke föreligger hos föraren. Då enligt gällande lag föraren ålagts skyldighet bevisa att vållande från hans sida icke föreligger, kan det ej sällan bero på tillfälligheter, om ersättning utgår vid olycksfall eller icke. Betydande svårigheter uppstå ofta att avgöra, om vållande föreligger hos föraren eller om olyckshändelse är för handen. I förra fallet kan nu utgå full ersättning, medan ingen rätt till ersättning vid olyckshändelse finnes. Väl kan analogien mellan olycksfallsförsäkringen och trafik-

[1] När i det följande talas om vållande hos föraren avses i regel även vållande hos ägare eller brukare som ej är förare, t. ex. genom underlåten tillsyn av fordonet.

försäkringen icke sägas vara i allo bindande, då det icke torde vara möjligt att helt likställa skador i arbete med skador i följd av trafik med motorfordon. Med hänsyn till omfattningen av olyckorna i motorfordonstrafiken och de risker som därmed äro förbundna tala emellertid starka billighetsskäl för att den som utan skuld eller genom ett ögonblicks ouppmärksamhet skadas av ett motorfordon icke ställes utan varje rätt till ersättning i de fall då föraren visar, att han icke varit vållande till olyckan.

Däremot kan det ej anses vara väl överensstämmande med det allmänna rättsmedvetandet, att den, som ådragit sig en skada genom eget vållande, får full ersättning härför. Ett borttagande av jämkningen vid medvållande hos den skadelidande skulle också stå i strid med motsvarande bestämmelser om skador i följd av trafik med järnväg samt sjö- och luftfartyg. Möjligen kan det även befaras, att en dylik regel skulle leda till att vägtrafikanternas aktsamhet minskades. Vidare kan det icke anses rimligt att låta de ekonomiska följderna av den skadelidandes eget vållande helt bäras av motorfordonsägarna. Denna synpunkt har också från deras sida kraftigt understrukits. Inom riksdagen framfördes under debatten år 1935 i denna del från skilda håll starka invändningar mot utskottets förslag. I det utskottsutlåtande som låg till grund för 1929 års riksdagsskrivelse uttalades, att man ej borde gå så långt som att låta försäkringsgivarens ersättningsskyldighet omfatta all skada som uppkomme vid trafik med motorfordon, men att goda skäl talade för att åtminstone 'vissa fall av skada vid ren olyckshändelse' borde omfattas av försäkringen. De sakkunniga anse för övrigt överhuvud ej vara berättigat att när vållande föreligger hos den skadade tala om ren olyckshändelse.

Härtill kommer, att en dylik utvidgning av försäkringen skulle medföra en avsevärd premieförhöjning. Enligt den genom försäkringsinspektionen införskaffade utredningen anses icke vara lätt att beräkna vilken premiehöjning som skulle uppstå, därest jämkningen vid vållande hos den skadelidande borttoges samtidigt med att försäkringen utvidgades till att omfatta skadefall, där vållande icke föreligger hos föraren. Med hänsyn till de hos försäkringsanstalterna anmälda skadefallen beräknas emellertid premiehöjningen komma att uppgå till minst 10·7 procent å nuvarande premier. En sådan höjning är visserligen ej i och för sig ägnad att inge större betänkligheter. Emellertid kommer härtill den premiehöjning, som föranledes såväl genom trafikförsäkringens utvidgning till olycksfall samt till passagerare i allmänhet som också genom den föreslagna höjningen av försäkringsbeloppen. De sakkunniga anse, att dessa sistnämnda reformkrav i första hand böra tillgodoses. Den premiehöjning som därav uppkommer är emellertid så betungande, att någon väsentlig ytterligare höjning ej är tillrådlig för närvarande.

Med hänsyn till vad sålunda anförts ha de sakkunniga stannat för att föreslå, att vid motortrafikolyckor i princip alla skador som åsamkas annan skola ersättas men att ersättningen skall jämkas vid vållande hos den skadelidande. Det bör dock framhållas, att icke varje trafikolycka omfattas av

försäkringen utan endast den, som kan sägas ha uppkommit i följd av trafik med motorfordon.

Beträffande ersättningens omfattning innebär 1935 års utskottsförslag, att olycksfallsförsäkringslagens regler om sjukpenning och livränta i stort sett skulle bliva tillämpliga även när styrkt vållande förelåge hos fordonets förare. Det torde emellertid vara olämpligt att för dessa fall i fråga om trafikförsäkringen införa från allmänna skadeståndsregler så avvikande bestämmelser som olycksfallsförsäkringslagen innehåller. Ur praktiska synpunkter är det uppenbarligen en fördel att i fall av dylikt vållande ersättning i huvudsak utgår efter samma grunder som gälla för den personliga skadeståndsansvarigheten.

Liksom för närvarande böra för försäkringen, vare sig vållande föreligger hos föraren eller ej, gälla vissa begränsningar i fråga om maximibeloppen för ersättningen liksom också i fråga om de personer och de slag av egendom som skola skyddas av försäkringen.

När vållande icke föreligger hos föraren, finnes ingen skadeståndsplikt enligt allmänna skadeståndsregler. Med hänsyn till dessa finnes därför intet hinder att här i huvudsak tillämpa olycksfallsförsäkringslagens bestämmelser. Det är emellertid angeläget att för trafikförsäkringen erhålla så enkla regler som möjligt. Olycksfallsförsäkringslagens av den skadades anställningsförhållande föranledda ersättningsregler äro ej heller i allo lämpade för trafikolycksfall. På grund härav böra företagas vissa modifikationer, då man vill å trafikförsäkringen tillämpa olycksfallsförsäkringslagens regler.

De sakkunniga anse följaktligen en kategoriklyvning i viss omfattning böra ske mellan de fall då vållande föreligger hos föraren och de fall då sådant vållande icke föreligger. I förra fallen skall trafikförsäkringen i huvudsak täcka det skadestånd som enligt allmänna rättsregler åligger föraren, dock liksom nu med vissa begränsningar i fråga om de högsta belopp som skola utgå och arten av de skador som skola täckas. I de fall då vållande icke föreligger hos föraren skall ersättning på grund av försäkringen, med iakttagande jämväl av nyssnämnda begränsningar, utgå i huvudsaklig överensstämmelse med reglerna om olycksfall i arbete. Den viktigaste avvikelsen från sistnämnda regler är, att jämkning skall ske vid vållande hos den skadelidande.

Enligt den genom försäkringsinspektionen införskaffade utredningen beräknas, att ett förslag uppgjort enligt de huvudprinciper som förut anförts skulle medföra en genomsnittlig premiehöjning av 21·3 procent å nuvarande premier. Svårigheter föreligga dock naturligen att här göra någon tillförlitlig uppskattning och beräkningen är gjord med reservationer för att den slutliga effekten genom ändrad praxis, ökade skadeståndskrav o. dyl. kan bliva en annan. En sådan premiehöjning torde emellertid icke böra lägga hinder i vägen för förslagets genomförande, helst som den till stor del sammanhänger med försäkringsbeloppens höjning och försäkringsskyddets utsträckande till passagerare i allmänhet, på vilka båda punkter reformkravet i huvudsak torde biträdas jämväl av motorismens målsmän.

Därest trafikförsäkringen utvidgas i enlighet med vad nu anförts, finnes såsom i 1935 års utskottsutlåtande uttalats ej längre något egentligt praktiskt behov av att bibehålla den i bilansvarighetslagen stadgade utvidgade skadeståndsansvarigheten. För ägarna av motorfordon bör det även vara en stor lättnad om denna ansvarighet bortfaller. I viss mån kan däri ligga en kompensation för premiehöjningen. För den skadelidande torde däremot borttagandet av den utvidgade personliga ansvarigheten liksom upphävandet av den omkastade bevisbörderegeln i någon mån innebära en försämring, i det att stundom i stället för full ersättning kommer att utgå begränsad ersättning i huvudsak efter olycksfallsförsäkringslagens regler. Detta torde emellertid i stort sett uppvägas av de utvidgningar i övrigt av försäkringen som de sakkunniga föreslå. Då bilansvarighetslagens bestämmelser i denna del följaktligen torde kunna avskaffas samt de regler nämnda lag därutöver innehåller om skadestånd vid kollisioner, forum i bilmål m. m. kunna inarbetas i trafikförsäkringslagen, föreslå de sakkunniga, att bilansvarighetslagen upphäves. Detta skulle visserligen även medföra den ändringen att ersättningen för skada genom sådan bristfällighet å fordonet, som icke beror av vårdslöshet från ägarens eller förarens sida, icke skulie utgå fullt utan endast enligt de nu föreslagna snävare ersättningsreglerna när vållande icke styrkts. För denna ändring synas dock starka billighetsskäl tala.

Huvudregeln om ersättningen vid vållande hos föraren, ägaren eller brukaren har upptagits i 5 § av de sakkunnigas förslag till trafikförsäkringslag. Bestämmelserna om försäkringens omfattning, när vållande icke föreligger hos föraren, ägaren eller brukaren, finnas upptagna i 6 § av förslaget. Beträffande det närmare innehållet av dessa bestämmelser hänvisas till det följande.

Maximeringen av ersättningsbeloppen.

I gällande trafikförsäkringslag stadgas, att försäkringen för varje händelse som medför skada skall täcka ersättning om 60 000 kronor i anledning av personskada, med begränsning till 20 000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt om 10 000 kronor i anledning av egendomsskada. Beloppet 60 000 kronor skall för personomnibus som mot ersättning tillhandahålles allmänheten höjas med 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet, överstiger sju.

I 1935 års utskottsutlåtande uttalades, att de fixa maximibeloppen för *personskador* borde avskaffas och ersättas med bestämmelser om sjukpenning och livränta, som icke finge överstiga vissa belopp per dag, respektive år. Därvid borde iakttagas, att dessa belopp icke sattes för låga. Det framhölls, bland annat, att det under de senaste åren förändrade ränteläget medfört, att det nuvarande maximibeloppet för varje skadad person kunde vara otillräckligt.

Av vad förut anförts framgår, att de sakkunniga anse, att det nuvarande systemet med fixa maximibelopp fortfarande bör tillämpas beträffande för-

säkringen såväl när vållande föreligger som när olycksfall är för handen. Om vållande icke föreligger hos föraren, bör därjämte det i utskottsutlåtandet förordade maximeringssystemet vid sidan därav komma till användning. Härtill återkomma de sakkunniga i det följande (sid. 45).

Såsom i utskottsutlåtandet anmärkts förslå de nuvarande maximibeloppen vid större personskador på grund av det förändrade ränteläget icke till erforderliga livräntor. Enligt försäkringsinspektionens föreskrifter kapitaliseras numera livräntorna av trafikförsäkringsanstalterna efter 2 $^1/_2$ procent. Riksförsäkringsanstalten tillämpar dock vid kapitalisering av livräntor fortfarande 3 procent. En livränta å t. ex. 2 000 kronor till en 20-åring motsvarar efter 2 $^1/_2$ procent ett kapitalvärde av över 56 000 kronor. Till ytterligare upplysning i dessa hänseenden må intagas följande tabell avseende årliga livräntor å 1 000 kronor, utgående under livräntetagarens återstående livstid, dels enligt trafikförsäkringsanstalternas tariff efter 2 $^1/_2$ procent kvartalsvis i förskott, dels ock enligt riksförsäkringsanstaltens tariff efter 3 procent månadsvis i förskott:

Kapitalvärdet av livränta å 1 000 kronor.

Ålder		Belopp [kr.]	
man	kvinna	2 $^1/_2$ procent	3 procent
15	16	29 201	26 212
20	21	28 129	25 385
25	26	26 928	24 438
30	31	25 570	23 344
35	36	24 043	22 086
40	41	22 340	20 654
50	51	18 416	17 253
60	61	13 956	13 247
70	71	9 413	9 035
80	81	5 484	5 295

De sakkunniga anse med hänsyn härtill nödvändigt, att maximibeloppen för personskador avsevärt höjas. En sådan höjning är av betydelse även därför att något personligt betalningsansvar för ägaren i händelse av vållande från förarens sida ej längre skall finnas. Vidare torde höjningen överensstämma med förarens intressen, då denne ju är underkastad personligt ersättningsansvar till skadans fulla belopp, ifall skadan vållats av honom. Vad angår höjningens storlek ha de sakkunniga övervägt olika alternativ. Sålunda har begärts utredning från försäkringsinspektionen angående premiekostnaden, ifall försäkringsbeloppen bestämmas för varje skadad person till 40 000 eller 60 000 kronor samt för varje händelse som medför skada till 120 000 eller 180 000 kronor. Premiehöjningen genom sådana utvidgningar

av försäkringen beräknas i och för sig enligt den av inspektionen införskaffade utredningen utgöra för en höjning av beloppet 20 000 kronor till 40 000 kronor omkring 5·5 procent och till 60 000 kronor omkring 6·5 procent samt för en samtidig höjning av katastrofbeloppet 60 000 kronor till 120 000 kronor uppskattningsvis omkring 1 procent och till 180 000 kronor uppskattningsvis omkring 1·5 procent, allt å nuvarande premier. De sakkunniga föreslå, att maximibeloppen såväl för varje skadad person som för varje händelse som medför skada skola tredubblas och sålunda fastställas till respektive 60 000 kronor och 180 000 kronor. Därjämte bör sistnämnda belopp för omnibussar ökas efter i huvudsak samma princip som för närvarande, dock att då till omnibus numera enligt motorfordonsförordningen hänföres bil som är byggd för befordran av ett större antal personer än nio, ökningen bör äga rum med 5 000 kronor för varje person, varmed det högsta antalet personer som må befordras med fordonet överstiger nio. Detta bör gälla även om omnibussen ej brukas i yrkesmässig trafik.

I utskottsutlåtandet har ifrågasatts, att maximibeloppet för *egendomsskador,* 10 000 kronor, skulle sänkas beträffande skador å motorfordon vid kollisioner mellan sådana fordon. Därigenom skulle motverkas en höjning av försäkringspremierna. Utskottet har dock anmärkt, att vinsten härav för bilägaren till en del komme att gå förlorad genom höjning av premierna för den frivilliga vagnskadeförsäkringen. De sakkunniga ha genom försäkringsinspektionen erhållit utredning angående den premieminskning, som skulle uppkomma, om maximibeloppet för skada å motorfordon bestämdes till respektive 5 000, 3 000 och 1 000 kronor, om vid skada å motorfordon i följd av kollision mellan motorfordon en självrisk infördes å 100 kronor för det andra fordonets ägare samt om ersättning för parkeringsskador uteslötes ur försäkringen när det skadevållande fordonet vore okänt. Enligt den av inspektionen införskaffade utredningen beräknas premieminskningen genom sådana inskränkningar av maximibeloppen i och för sig ungefär vid ett maximibelopp å 5 000 kronor till 0·4 procent, vid ett maximibelopp å 3 000 kronor till 0·8 procent och vid ett maximibelopp å 1 000 kronor till 3·5 procent av nuvarande premier. Införandet av en självrisk av antytt slag skulle visserligen medföra en ej obetydlig premieminskning, men i realiteten uppväges denna av andra ökade utgifter för motorfordonsägarna. Slutligen har ett uteslutande ur försäkringen av ersättning för parkeringsskador när det skadevållande fordonet vore okänt ansetts få mycket liten inverkan på premierna.

De sakkunniga anse, att om en sänkning i denna del av maximibeloppet skulle äga rum denna dock ej skulle kunna ske i sådan omfattning att någon nämnvärd besparing kunde uppstå. Bland motorförarna torde också vara ett allmänt önskemål, att några dylika begränsningar ej införas. De sakkunniga ha därför stannat vid att ej föreslå någon ändring beträffande försäkringsbeloppet vid egendomsskada.

Bestämmelserna om de allmänna maximibeloppen för försäkringen ha intagits i 7 § av förslaget till trafikförsäkringslag.

Försäkringens omfattning beträffande passagerare, förare, olovlig brukare och egendom.

Vad angår *personskador* bereder gällande lagstiftning i främsta rummet skydd för dem som ej färdas med fordonet. Skyddet för *passagerare* är nu begränsat i så måtto, att den utvidgade skadeståndsansvarigheten för ägare endast gäller fordon i yrkesmässig trafik. Vidare gäller ansvarigheten endast vid styrkt men däremot icke vid presumerat vållande hos föraren eller ägaren. Trafikförsäkringen täcker ägarens ansvarighet. I 1935 års utskottsutlåtande uttalades, att alla som skadades i följd av trafik med motorfordon borde vara likställda i fråga om ersättning för personskador. Även de sakkunniga anse, att det icke finnes tillräcklig anledning att härutinnan göra någon åtskillnad mellan dem som ej färdas i fordonet och passagerare däri. Det kan därvid anmärkas, att om passagerare är vållande till skadan, han liksom hittills bör vidkännas skälig jämkning i ersättningen.[1] Enligt den av försäkringsinspektionen införskaffade utredningen skulle utvidgningen av försäkringen till att avse rätt för passageraren att erhålla ersättning i alla de fall då föraren är vållande i och för sig medföra en ökning av nuvarande premier med omkring 3·5 procent. Tages hänsyn även till att ersättning skall utgå, när vållande ej föreligger hos föraren, beräknas ökningen till omkring 4·3 procent. Ur kostnadssynpunkt inger genomförandet av detta förslag därför inga betänkligheter, i all synnerhet som det torde vara ett önskemål även från motorismens målsmän, att passagerare skyddas i samma omfattning som personer, vilka icke befordras med fordonet. Till frågan om skydd för passagerare i fordonet, när detta brukas i tävling, återkomma de sakkunniga i det följande.

Enligt gällande rätt avser trafikförsäkringen ej personskador som tillfogas den som vid olyckstillället *fört fordonet,* vare sig han är försäkringstagare eller ej. De sakkunniga anse, att denna regel bör bibehållas. Särskilt anställd förare är skyddad enligt bestämmelserna i olycksfallsförsäkringslagen och i övrigt kan skydd erhållas genom frivillig försäkring. Om särskilt anställd förare befinner sig i bilen, då ägaren eller annan för fordonet, blir han skyddad såsom passagerare.

Om *försäkringstagaren* skadas, när han är passagerare i eget fordon, är han för närvarande icke skyddad av trafikförsäkringen. Däremot gäller denna, om han skadas i följd av trafik med fordonet, när han icke befinner sig i detta. Som följd av att passagerare i allmänhet skola inbegripas under försäkringen finna de sakkunniga den ändringen böra göras, att även försäkringstagaren blir skyddad av försäkringen, när han färdas som passagerare i fordonet.

Vad härefter angår *egendomsskador* avser försäkringen för närvarande icke skador å eget fordon eller å egendom som befordras därmed. För skador å passagerares kläder utbetala försäkringsanstalterna dock enligt åtagande i försäkringsvillkoren ersättning. Någon ändring i detta system anse de sak-

[1] Se N. J. A. 1932, sid. 416.

kunniga ej böra ske. Försäkring av eget fordon kan ordnas genom vagnskadeförsäkring och försäkring av egendom som befordras med fordonet genom transportförsäkring.

Vad beträffar skador å egendom som icke befordras med fordonet utgår för närvarande ersättning på grund av försäkringen även om egendomen tillhör försäkringstagaren eller föraren, t. ex. för skador å försäkringstagarens garage, förarens husdjur o. dyl. De sakkunniga anse emellertid, att ersättning icke bör utgå, om den skadade egendomen tillhör den som vid tillfället fört fordonet.

Den som mot försäkringstagarens vilja använder fordonet, *olovlig brukare* (s. k. billånare), bör uppenbarligen icke åtnjuta något skydd genom försäkringen. Samma bör även gälla den som med kännedom om det olovliga brukandet färdas i fordonet.

Bestämmelserna om vilka personer och slag av egendom, som icke skola omfattas av försäkringen, ha intagits i 4 § tredje stycket av förslaget till trafikförsäkringslag.

Särskilda begränsningar i försäkringen, när vållande icke föreligger hos motorfordonets förare.

De sakkunniga ha förut såsom sin ståndpunkt angivit, att jämkning av ersättningen skall ske, när vållande föreligger hos den skadelidande. Det kunde måhända ifrågasättas att, när vållande icke föreligger hos föraren, skärpa denna regel och ej medge ersättning, om den skadelidande gjort sig skyldig till *grovt vållande*. Därvid är att märka, att enligt försäkringsavtalslagen 18—19 §§ gäller, att försäkringsgivaren är fri från ansvarighet mot den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat skadan, med undantag dock där denne är i sådan ålder eller sådant sinnestillstånd som utesluter tillräknelighet för brott eller där den handling som framkallat försäkringsfallet företagits i syfte att förekomma skada å person eller egendom under sådana omständigheter att åtgärden kan anses försvarlig.

Några regler av ifrågavarande slag ha de sakkunniga emellertid ej funnit nödigt upptaga i sitt förslag. Liksom hittills torde vid tillämpning av allmänna skadeståndsregler ett mycket ringa vållande hos den skadelidande ej böra föranleda jämkning, liksom ock ett grovt vållande hos denne bör kunna föranleda, att ingen ersättning utgår. Dessa frågor synas lämpligen böra med ledning av allmänna skadeståndsregler lösas i praxis. Ersättningen enligt 6 § av förslaget bör dock uppenbarligen icke under några förhållanden kunna bliva större än enligt 5 § av förslaget. När det gäller barn är givet, att särskild hänsyn bör tagas till deras ålder. I regel torde icke vållande från små barns sida kunna betecknas såsom grovt.[1]

Att ersättning ej skall utgå till den som uppsåtligen förorsakat skadan torde vara uppenbart.

---

[1] Jämför N. J. A. 1935, sid. 446.

I 1935 års utskottsutlåtande framkastades tanken på att vid grovt vållande hos den skadelidande föreskriva viss maximering av jämkningen. Detta motiverades med, att det för försäkringsanstalterna skulle underlätta en skadereglering på frivillighetens väg. De sakkunniga ha övervägt att i detta sammanhang införa dylika regler. Det förefaller dock som om icke mycket vore att vinna härmed. Det torde kunna antagas, att genom de anordningar, som de sakkunniga i det följande föreslå för uppnående av större stadga i skaderegleringarna, praxis kommer att på ett tillfredsställande sätt lösa dessa spörsmål.

De sakkunniga övergå därefter till frågan om de *arter av skador* och de *skadebelopp* som försäkringen bör täcka, när vållande icke föreligger hos fordonets förare. Såsom förut anförts anse de sakkunniga, att ersättningen därvid bör utgå i huvudsaklig överensstämmelse med vad som stadgas i olycksfallsförsäkringslagen. Till en början må erinras, att ersättningsreglerna enligt nämnda lag i dessa delar avvika från allmänna skadeståndsregler väsentligen däri, att dels ersättning ej utgår för sveda och värk samt lyte eller annat stadigvarande men, i den mån detta ej inverkar på arbetsförmågan, dels ock ersättning utgår endast i vissa till art och belopp begränsade avseenden, under särskilt hänsynstagande till den skadades arbetsinkomst, nämligen för sjukvård, förlust eller nedsättning av arbetsförmågan, förlust av försörjare samt begravningshjälp.

Vad först angår *sveda och värk* samt *lyte eller annat stadigvarande men* har i utskottsutlåtandet uttalats, att ersättning icke bör utgå för sveda och värk annat än då föraren överbevisats om vållande. Det framhölls, att denna ersättning uppenbarligen icke kunde i allo följa samma regler som ifrågasatts för kroppsskada i allmänhet samt att den föreslagna begränsningen syntes kunna medföra en icke obetydlig minskning av försäkringspremierna.

Även de sakkunniga anse föga rimligt, att den som själv vållat en skada eller som eljest skadas, utan att vållande föreligger från förarens sida, skall erhålla ersättning för det obehag och lidande, som skadan förorsakat genom sveda och värk eller annat lyte. De sociala och humanitära hänsynen torde bliva tillräckligt beaktade genom att den skadelidande erhåller ersättning, låt vara jämkad sådan, för den nedsättning av hans arbetsförmåga som uppstår genom lyte eller men. Det må även i detta sammanhang anmärkas, att enligt norsk rätt ersättning för sveda och värk endast skall erläggas av den som förorsakat en skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet och att enligt finsk och tysk rätt ersättning för sveda och värk samt lyte icke inbegripes under den utvidgade skadeståndsansvarigheten.

Av den genom försäkringsinspektionen införskaffade utredningen framgår, att ett uteslutande ur försäkringen av ersättning för sveda och värk samt lyte och annat stadigvarande men, när vållande icke föreligger hos föraren, i och för sig medför en reducering av premiehöjningen genom förslaget med omkring 2 procent. Det kan i detta sammanhang anmärkas, att utredningen utgår från, att ersättningarna enligt 6 § av förslaget komma att bliva förhållandevis obetydliga jämförda med ersättningarna enligt 5 §.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anse de sakkunniga, att ersättning ej bör utgå för sveda och värk samt lyte och stadigvarande men, när vållande ej föreligger hos föraren. Däremot bör, i huvudsaklig överensstämmelse med olycksfallsförsäkringslagen, ersättning utgå för sjukvård, förlust eller nedsättning av arbetsförmågan, förlust av försörjare och begravningskostnader. Tillika bör i viss omfattning utgå ersättning för egendomsskador. Bestämmelserna härom ha intagits i 6 § 1 mom. av förslaget till trafikförsäkringslag. Dessa olika slag av ersättningar skola nu behandlas var för sig.

1. Sjukvård.

Enligt olycksfallsförsäkringslagen skall, så länge genom olycksfallet uppkommen sjukdom varar, utgå ersättning för erforderlig läkarvård jämte läkemedel och andra till arbetsförmågans höjande eller eljest till lindrande av menliga följder av olycksfallet nödiga särskilda hjälpmedel, såsom kryckor, enklare konstgjorda lemmar, glasögon o. dyl. Vidare skall utgå ersättning för läkarbetyg.

De sakkunniga föreslå i nära överensstämmelse härmed att, när vållande icke föreligger hos föraren, ersättningen i detta hänseende skall omfatta erforderliga utgifter för sjukvård, däri inbegripet kostnader för proteser och annat dylikt. Under sjukvård bör vidare ingå sjukhusvistelse, läkarvård, läkemedel, läkarintyg samt resor till och från läkare eller sjukhus. Uppenbarligen måste stundom bliva föremål för tvekan, om vården skall anses ha varit erforderlig, t. ex. beträffande dyrbar specialbehandling, enskilt rum å sjukhus, rekreationsresor m. m. En viss restriktion måste naturligen iakttagas. Lösningen av de spörsmål som härvid kunna uppkomma torde emellertid väsentligen böra överlämnas åt praxis.

2. Förlust eller nedsättning av arbetsförmågan.

Enligt olycksfallsförsäkringslagen utgår för mistad arbetsinkomst ersättning i form av sjukpenning och livränta med vissa begränsade belopp i relation till arbetsinkomsten. Om genom olycksfallet uppstått sjukdom, som varat mer än tre dagar efter dagen för olycksfallet och arbetsförmågan nedsatts med minst en fjärdedel, skall från och med dagen efter sistnämnda dag och så länge sjukdomen varar utgå sjukpenning för varje dag, utgörande vid förlust av arbetsförmågan ett belopp, bestämt i förhållande till den skadades årliga arbetsförtjänst (hel sjukpenning), och vid nedsättning av arbetsförmågan det lägre belopp, som svarar mot nedsättningen. Hel sjukpenning utgör en krona, om den försäkrades årliga arbetsförtjänst ej uppgår till 675 kronor, en krona 50 öre, om den årliga arbetsförtjänsten uppgår till 675 kronor men ej till 945 kronor o. s. v., med intervaller om respektive 50 öre beträffande sjukpenningen och 270 kronor i fråga om arbetsförtjänsten. Högsta sjukpenning är 5 kronor 50 öre. Om olycksfallet, efter upphörande av därav förorsakad sjukdom, medfört under längre eller kortare tid bestående förlust eller nedsättning av arbetsförmågan, skall utgå liv-

ränta under tiden å ett årligt belopp, motsvarande vid förlust av arbetsförmågan två tredjedelar av den skadades årliga arbetsförtjänst och vid nedsättning av arbetsförmågan det lägre belopp som svarar mot nedsättningen, med tillägg av belopp, svarande mot den sannolika årliga kostnaden för förnyelse av nödiga särskilda hjälpmedel till arbetsförmågans höjande eller eljest till lindrande av menliga följder av olycksfallet. Vidare skall utgå ersättning för sådan behandling, som må erfordras för höjande av arbetsförmågan. Vid förlust av arbetsförmågan må livräntan, när den skadades tillstånd kräver särskild vård, med hänsyn härtill bestämmas till högre belopp, likväl ej överstigande beloppet av den årliga arbetsförtjänsten. Livränta utgår icke, där ej arbetsförmågan blivit nedsatt med minst en tiondel. Den årliga arbetsförtjänsten skall vid bestämmande av livränta, om arbetsförtjänsten överstiger 3 000 kronor, beräknas till detta belopp, och, om den understiger 450 kronor, till detta. Har den skadade ej fyllt aderton år, må därvid arbetsförtjänsten ej beräknas till lägre belopp än han kan antagas ha kommit att åtnjuta vid nämnda ålder. Om förändring i arbetsförmågan skulle inträda, kan omreglering av sjukpenning eller livränta äga rum. Dessa omprövningar ha mycket stor ekonomisk betydelse. Försäkringsrådet äger att på ansökan av den skadade besluta att, när synnerliga skäl därtill äro för handen, i stället för livränta eller del därav skall till den skadade utgivas ett kapital på en gång till belopp motsvarande högst livräntans kapitalvärde enligt gällande beräkningsgrunder. Vidare finnas i lagen bestämmelser om rätt för försäkringsinrättning att bereda den skadade vård å sjukhus, om avräkning av pensioner och andra understöd o. s. v.

Det må nämnas, att i anledning av skrivelse från 1937 års riksdag utredning pågår om vissa höjningar i beloppen av sjukpenning och livränta enligt olycksfallsförsäkringslagen särskilt för de lägre inkomstgrupperna.

Såsom förut nämnts anse de sakkunniga att, liksom vid olycksfall i arbete, ersättning uti ifrågavarande hänseenden bör, när vållande icke föreligger hos föraren, utgå i form av sjukpenning och livränta (invalidränta) intill vissa begränsade högsta belopp. Dessa belopp böra därvid utgå vid fullständig förlust av arbetsförmågan och vid nedsättning av denna jämkas till de lägre belopp som svara mot nedsättningen. I överensstämmelse med vad i olycksfallsförsäkringslagen stadgas bör ersättning icke utgå under annan förutsättning än att arbetsförmågan nedsatts beträffande sjukpenning med en fjärdedel och beträffande livränta med en tiondel.

Vad härefter angår ersättningsbeloppens storlek böra dessa tilltagas så högt, att den skadade erhåller sin nödiga bärgning och ej behöver anlita vare sig offentlig eller enskild välgörenhet. Maximibeloppen vid olycksfallsförsäkringen äro i regel 5 kronor 50 öre i sjukpenning och 2 000 kronor i livränta. De sakkunniga ha i denna del övervägt olika alternativ och genom försäkringsinspektionen införskaffat utredning om den skillnad i premiekostnaden som kunde förväntas uppstå, om de högsta beloppen av sjukpenning och livränta bestämdes per dag och år till respektive a) 5 kronor 50 öre och 2 000 kronor, b) 6 kronor 50 öre och 2 400 kronor samt c) 8 kronor och

3 000 kronor. Av den genom försäkringsinspektionen införskaffade utredningen framgår, att ökningen från alternativ a) till alternativ b) beräknas till omkring 1·5 procent och från alternativ b) till alternativ c) till omkring 1·7 procent, allt å nuvarande premier.

Det är uppenbarligen i hög grad önskligt, att ifrågavarande belopp ej tillmätas alltför knappt, detta med hänsyn ej minst till det av de sakkunniga förordade förslaget om jämkning av ersättningsbeloppen vid vållande hos den skadelidande. Med hänsyn härtill och under beaktande av premieskillnadens ringa storlek föreslå de sakkunniga en sjukpenning av högst 8 kronor om dagen och en livränta av högst 3 000 kronor om året. Några minimigränser anse de sakkunniga däremot ej nödigt fastställa. I praxis torde ändock komma att iakttagas, att ersättningarna ej bliva alltför ringa.

Uppenbarligen äro olycksfallsförsäkringslagens detaljerade regler om ersättningens gradering efter inkomsten icke i övrigt lämpade att överflyttas på trafikförsäkringslagen. Särskilt bör därvid beaktas, att medan olycksfallsförsäkringslagen huvudsakligen avser vissa kategorier arbetare och anställda, de som kunna göra anspråk på ersättning enligt trafikförsäkringslagen tillhöra alla åldrar och ställningar i samhället. Ofta sakna de arbetsinkomst och i andra fall uppkomma stora svårigheter att rätt uppskatta inkomsten. Ersättningens fastställande bör därför i dessa fall mera få karaktären av en skälighetsbedömning under hänsynstagande till alla föreliggande omständigheter. Det är ej möjligt att i lag fastslå alla de faktorer som därvid böra tagas i betraktande. Den som icke lider eller kan beräknas komma att lida någon förlust genom minskning av arbetsförmågan bör dock naturligen ej få någon ersättning. I övrigt torde få anförtros åt praxis att närmare utforma de principer, som härvid böra följas. Den praxis, som vid sidan av strafflagens skadeståndsregler utbildat sig, bör därvid tjäna till ledning. De sakkunniga hänvisa därutinnan även till de åtgärder de sakkunniga föreslå för vinnande av en enhetligare skadereglering.

Beträffande personer, som ha arbetsinkomst, bör, om inkomsten understiger 3 000 kronor, hela inkomstbeloppet läggas till grund för ersättningens beräknande. En person som har t. ex. 1 500 kronor i arbetsinkomst bör vid fullständig invaliditet erhålla en livränta å 1 500 kronor. Om den skadelidandes arbetsinkomst överstiger 3 000 kronor, bör detta icke inverka på ersättningens storlek. Exempelvis bör en person med 4 000 kronors inkomst vid halv invaliditet icke få mer än en livränta å 1 500 kronor. Jämkning av maximibeloppet skall alltså även för högre inkomsttagare ske vid nedsättning av arbetsförmågan. Denna princip har kommit till uttryck i den av de sakkunniga föreslagna lagtexten.

I stället för livränta bör i undantagsfall ersättningen kunna helt eller delvis bestämmas till ett kapitalbelopp en gång för alla. Härutinnan bör större frihet finnas än enligt olycksfallsförsäkringslagen. De sakkunniga anse sålunda allenast böra föreskrivas, att detta bör få ske, där särskilda omständigheter sådant föranleda.

Några bestämmelser om omprövning av livräntor o. dyl. ha de sakkun-

niga ej ansett böra intagas i trafikförsäkringslagen. Även härutinnan torde en rätt avvägning bäst kunna uppnås genom en obunden praxis. Erinras må, att möjlighet naturligen står öppen att om så anses lämpligt fastställa livränta till en början blott för vissa år.

Uppenbart är att högre belopp än i 6 § angivits aldrig kunna utgå till samma person för en och samma händelse, även om flera försäkringsgivare, såsom vid kollisioner eller dylikt, äro ansvariga för ersättningen.

3. Förlust av försörjare.

Om vid olycksfall i arbete någon dödats, utgå livräntor till efterlevande med belopp, som beräknas efter den avlidnes arbetsinkomst. Härom stadgas i olycksfallsförsäkringslagen, att sådan livränta skall utgå till änka eller änkling så länge livräntetagaren lever ogift med ett årligt belopp motsvarande en fjärdedel av den avlidnes årliga arbetsförtjänst, till vart och ett av den avlidnes barn eller adoptivbarn intill sexton års ålder med ett årligt belopp, motsvarande en sjättedel av arbetsförtjänsten, samt till den avlidnes föräldrar eller adoptivföräldrar, därest de för sitt uppehälle varit av den avlidnes arbete väsentligen beroende, med ett årligt belopp motsvarande värdet av det underhåll de av den avlidne åtnjutit, dock högst en fjärdedel av den avlidnes arbetsförtjänst. Där livräntor till efterlevande skulle, för år räknat, tillsammans överstiga två tredjedelar av den avlidnes årliga arbetsförtjänst, skola de nedsättas till sammanlagt detta belopp. Härvid skall iakttagas, att livräntor till make och barn eller adoptivbarn skola utgå före livräntor till föräldrar eller adoptivföräldrar. Livränta till änkling skall ej utgå med mindre han för sitt uppehälle varit av den avlidnes arbete beroende och må ej åtnjutas, därest änklingen väsentligen åsidosatt den honom gent emot hustru och barn åliggande försörjningsplikten. Till änka och änkling, som uppbär livränta och före fyllda sextio år ingår nytt äktenskap, utgives ett kapital för en gång, motsvarande tre fjärdedelar av den avlidnes årliga arbetsförtjänst. Arbetsförtjänsten skall i samtliga fall beräknas efter samma grunder som gälla för livränta till den skadade.

I 6 kap. 4 § strafflagen stadgas, att om någon som jämlikt stadgande i lag äger rätt till underhåll av den som blivit dödad, genom dennes frånfälle kommer att sakna erforderligt underhåll, han skall erhålla skadestånd efter ty med avseende å den brottsliges tillgångar och andra omständigheter prövas skäligt.

De sakkunniga anse, att när vållande icke föreligger hos föraren de i olycksfallsförsäkringslagen stadgade grundsatserna i huvudsak böra gälla. Ersättningsberättigad bör dock, utom den avlidnes änka, änkling, barn, adoptivbarn, föräldrar och adoptivföräldrar, även vara frånskild make. Liksom beträffande ersättning för förlust eller nedsättning av arbetsförmågan finna de sakkunniga icke heller här anledning upptaga så detaljerade regler som i olycksfallsförsäkringslagen. Det har ansetts tillräckligt att i överensstämmelse med vad i strafflagen stadgas föreskriva, att ersättningen skall avse

erforderligt underhåll. Däri får anses ligga, att livränta skall utgå endast i den mån den efterlevande varit beroende av den avlidne för sin försörjning och genom dennes död kommit att sakna erforderligt underhåll. Till ledning härutinnan tjänar den praxis som utbildat sig vid tillämpning av strafflagens skadeståndsregler. Beträffande barn och adoptivbarn synes böra stadgas, att livränta skall utgå endast tills det fyllt sexton år. Vissa maximibelopp böra fastställas för livräntorna. I detta hänseende anse de sakkunniga skäligen böra föreskrivas, att livräntan skall utgå med högst 500 kronor per år till barn och adoptivbarn och med högst 750 kronor per år till en var av övriga ifrågavarande personer. Sammanlagt få livräntorna dock ej överstiga det för förlust av arbetsförmågan bestämda maximibeloppet 3 000 kronor. Reduktion bör där sådan erfordras ske proportionellt för alla livräntetagarna utan något företräde för vissa av dem. De sakkunniga ha ej ansett erforderligt upptaga några regler om förhållanden vid omgifte o. s. v. Liksom beträffande ersättning för förlust av arbetsförmågan har synts böra föreskrivas, att när särskilda omständigheter därtill föranleda ersättningen må kunna helt eller delvis bestämmas att utgå med ett kapitalbelopp en gång för alla. I överensstämmelse med den praxis som gäller enligt strafflagen bör jämkning i ersättningen ske vid vållande ej endast från den efterlevandes utan även från den dödades sida. Uttrycklig föreskrift härom har upptagits i 6 § 2 mom. av förslaget.

4. Begravningskostnad.

I olycksfallsförsäkringslagen stadgas, att om olycksfallet medfört arbetarens död, skall i ersättning utgivas begravningshjälp med en tiondel av den avlidnes årliga arbetsförtjänst, dock minst 100 kronor.

De sakkunniga anse, att när vållande icke föreligger hos föraren ersättningen för begravningskostnad bör utgå med skäligt belopp. Det torde kunna överlämnas åt praxis att alltjämt närmare reglera denna fråga.

5. Egendomsskada.

I olikhet mot vad som gäller vid olycksfall i arbete anse de sakkunniga att, även när vållande icke föreligger hos föraren, ersättning bör utgå för skada å egendom som icke befordras med fordonet. Ett par begränsningar synas dock därvid böra göras.

Ersättningen bör icke omfatta skada å motorfordon eller å därmed befordrad egendom. Ett inrymmande av ersättning för skada å andra motorfordon i dessa fall skulle enligt den av försäkringsinspektionen införskaffade utredningen innebära en mycket kännbar stegring av premiekostnaden. Därvid skulle försäkringsgivarna vid kollisioner, där vållande ej styrkts å någon sida, ömsevis bliva skyldiga ersätta skadorna å fordonen och därmed befordrad egendom. En så vidsträckt ersättningsrätt skulle enligt de sakkunnigas förmenande leda för långt och kunna medföra mindre önskvärda konsekvenser. Anmärkas må dock, att de sakkunnigas förslag i denna del medför, att ersättning icke kommer att såsom nu är fallet kunna utgå för skada

å motorfordon vid presumerat vållande hos det andra motorfordonets förare. Enligt den av försäkringsinspektionen införskaffade utredningen beräknas i och för sig genom detta förslag uppkomma en minskning av nuvarande premier med omkring 2·4 procent.

Icke heller bör ersättning utgå för skador å järnväg eller spårväg eller egendom som befordras därmed. Enligt lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift är innehavaren av järnväg ansvarig för skada i följd av järnvägs drift endast om vållande till skadan ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last. Motsvarande gäller enligt en särskild lag den 17 juni 1916 om elektrisk spårväg. I följd härav bör ej heller vid kollision mellan t. ex. ett tåg och en bil av bilens försäkring utgå ersättning till järnvägens innehavare på annan grund. Om vållande icke visas föreligga å någon sida, skulle eljest av försäkringen utgå ersättning för skadorna å tåget, medan järnvägens innehavare ej vore ersättningsskyldig för skadorna å bilen.

Försäkringsgivarens regressrätt m. m.

Huvudsyftet med den nuvarande trafikförsäkringen är att bereda den som skadas i följd av trafik med motorfordon säkerhet för utfående av honom tillkommande skadestånd. Denna den *skadelidandes* rätt bör icke genom försäkringsavtal kunna inskränkas. Till skydd härför stadgas i 19 § trafikförsäkringslagen, att försäkringsgivaren icke till befrielse från ansvarighet gent emot den skadelidande må åberopa omständighet, som beror av annan än denne. Därmed åsyftas, att eventuella undantag, villkor och förbehåll i försäkringsavtalet i fråga om ansvarigheten mot försäkringstagaren ej kunna fritaga försäkringsgivaren från ansvarigheten mot den skadelidande. Enligt försäkringsavtalslagen gäller emellertid, att i flera fall åtgärd eller underlåtenhet även från den skadelidandes sida kan verka inskränkande i hans rätt. Så är t. ex. fallet på grund av preskriptionsreglerna (29—30 §§ försäkringsavtalslagen) samt föreskrifterna om skyldighet att biträda vid utredning i ärendet, anmäla olycksfallet och avvärja följderna av detta (21—22 och 52 §§ försäkringsavtalslagen). Vidare finnes möjlighet att i försäkringsvillkoren föreskriva att åtgärder från den skadelidandes sida skola helt eller delvis beröva honom ersättningen. Denna möjlighet har emellertid ej utnyttjats och lärer för visso ej heller komma att användas, varför den saknar praktisk betydelse. De sakkunniga anse den gällande bestämmelsen bereda erforderligt skydd för de skadelidande. Den har upptagits i 4 § andra stycket av förslaget till trafikförsäkringslag.

Beträffande förhållandet mellan försäkringsgivaren och *försäkringstagaren* gäller i princip avtalsfrihet, i den mån ej försäkringsavtalslagen lägger hinder däremot. I 3 § nuvarande trafikförsäkringslag stadgas, att försäkringen gäller till förmån för försäkringstagaren i den mån försäkringsgivaren icke gjort annat förbehåll. Enligt ett flertal bestämmelser i försäkringsavtals-

lagen är försäkringsgivaren fritagen från ansvarighet gent emot försäkringstagaren. Samma gäller i åtskilliga fall enligt i försäkringsvillkoren intagna bestämmelser. De flesta försäkringsanstalterna använda gemensamma av Svenska automobiltarifföreningen utarbetade allmänna försäkringsvillkor för automobilförsäkring. I försäkringsavtalslagen stadgas dylik befrielse t. ex. vid svikliga eller felaktiga uppgifter i samband med avtalets slutande samt vid ökning av försäkringsrisken genom ändring i förhållande, varom uppgift intagits i försäkringsvillkoren, eller genom åsidosättande av säkerhetsföreskrifter. I de allmänna försäkringsvillkoren stadgas frihet från ansvarighet t. ex. om fordonet i försäkringstagarens närvaro eller med hans vetskap eller medgivande föres av person utan körkort, om fordonet användes för annat ändamål än vid avtalets slutande överenskommits, om skadan direkt eller indirekt uppstått i samband med uppror, krig, naturkatastrofer o. s. v. På grund av den rådande avtalsfriheten kan vidare i avtalet stadgas, att försäkringstagaren helt eller delvis själv övertager ansvarigheten, står s. k. självrisk.

Om försäkringsgivaren måst utbetala ersättning till en skadelidande, ehuru försäkringen på grund av någon omständighet icke varit gällande i förhållande till försäkringstagaren, erhåller försäkringsgivaren för vad han utgivit regressrätt mot denne. I 20 § första stycket trafikförsäkringslagen stadgas härom, att försäkringsgivaren, i den mån han är fri från ansvarighet gent emot försäkringstagaren, äger, för vad han på grund av trafikförsäkringen utgivit till den som lidit skada, inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren.

De sakkunniga ha övervägt lämpligheten av att införa regler om obligatorisk självrisk för försäkringstagaren å ett mindre belopp. Såsom skäl härför kan anföras, att därmed antalet skadeanmälningar av småskador skulle kunna avsevärt minskas och premierna nedsättas, varjämte en dylik anordning skulle kunna leda till större försiktighet vid fordonens framförande. Emellertid elimineras även åtskilliga skadeanmälningar om småskador genom bonusbestämmelserna. Härtill kommer, att enligt vad de sakkunniga inhämtat såväl motorfordonsförarna som försäkringsanstalterna ställa sig avvisande till införande av en sådan självrisk. Den anses föranleda, att motorfordonsförarna tvingas att genom en särskild försäkring vid sidan av trafikförsäkringen skydda sig mot att behöva erlägga självriskbeloppet. Vidare skulle det för försäkringsanstalterna, som ju måste svara för skadorna i deras helhet i förhållande till de skadelidande, kunna uppstå svårigheter att taga ut självriskbeloppen av sina försäkringstagare. De sakkunniga vilja därför icke framlägga något förslag i detta syfte.

Över huvud anse de sakkunniga, att den rådande avtalsfriheten mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren bör bibehållas. Liksom för närvarande får därigenom trafikförsäkringen i huvudsak karaktären av en garantiförsäkring till förmån för den skadelidande. De sakkunniga ha därför i 4 § första stycket av förslaget till trafikförsäkringslag angivit trafikförsäkringens innebörd vara att giva den skadelidande rätt att av försäkringsgivaren utbekomma ersättning för skadan. Därjämte har i 9 § första styc-

ket av förslaget intagits den i 20 § första stycket gällande lag uttalade grundsatsen att där ej annat förbehåll gjorts försäkringsgivaren ej äger att av försäkringstagaren uttaga vad försäkringsgivaren på grund av försäkringen utgivit.

Beträffande försäkringsgivarens rätt mot *den som vållat skadan* stadgas i 25 § försäkringsavtalslagen, att försäkringsgivaren inträder i den skadades rätt mot den som genom uppsåt eller grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke. Då denna bestämmelse ej är tvingande, har regressrätten i de allmänna försäkringsvillkoren utvidgats till att gälla även vid enkelt vållande. Mot försäkringstagaren är dock regressrätten begränsad till uppsåt eller grov vårdslöshet. De sakkunniga anse, att beträffande utomstående tredje man den i försäkringsvillkoren fastställda principen bör gälla och bestämmelse härom intagas i trafikförsäkringslagen. I följd härav har i 9 § andra stycket av förslaget till trafikförsäkringslag föreskrivits, att om försäkringsgivaren på grund av försäkringen i ersättning för skada utgivet belopp, vilket den skadelidande ägt rätt att såsom skadestånd uttaga av annan än försäkringstagaren, försäkringsgivaren skall inträda i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke.

Vad härefter angår *förare* av motorfordon, som ej är försäkringstagare, har denne icke genom nuvarande lagstiftning beretts något självständigt skydd utan är beroende av förhållandet mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren. Härom stadgas i 20 § andra stycket gällande trafikförsäkringslag, att försäkringsgivaren i fråga om skadeersättning, som han icke äger rätt att söka åter av försäkringstagaren, icke heller äger regressrätt mot annan, som jämte försäkringstagaren i egenskap av ägare, brukare eller förare är ansvarig för skadan, med mindre denne gjort sig skyldig till förfarande av sådan beskaffenhet, att om han varit försäkringstagare, försäkringsgivaren varit fri från ansvarighet mot honom.

Då förarens rätt sålunda är ställd i beroende av försäkringstagarens förhållande till försäkringsgivaren, bereda emellertid dessa regler endast ett tämligen bristfälligt skydd för föraren mot skadeståndskrav. Vid överenskommelse om självrisk för försäkringstagaren bortfaller sålunda skyddet även för föraren. Däremot medför bestämmelsen i försäkringsvillkoren om regressrätt mot försäkringstagaren blott vid uppsåt eller grov vårdslöshet, att föraren får samma förmån.

I detta sammanhang kan nämnas, att vid vagnskadeförsäkring enligt de allmänna försäkringsvillkoren tillämpas den regeln, att regressrätt är utesluten mot förare med mindre denne vållat skadan genom grov vårdslöshet eller genom att vid olyckstillfället ha varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller handlat i brottslig avsikt eller begagnat fordonet utan försäkringshavarens medgivande. Ej sällan torde emellertid förarna erhålla motsvarande skydd ge-

nom att i arbetsavtalen införas föreskrifter om att regressrätten mot dem från ägarnas sida begränsas i enahanda utsträckning.

Visserligen lärer regressrätten mot förarna sällan användas, särskilt med hänsyn till att förarna ofta sakna tillgångar. Det torde dock vara ett rimligt krav, att försäkringsgivarens regressrätt mot särskild förare jämväl vid trafikförsäkringen begränsas till de fall som sålunda gälla för vagnskadeförsäkringen.

De sakkunniga ha med hänsyn till det anförda i 9 § andra stycket av förslaget till trafikförsäkringslag upptagit föreskrift om att försäkringsgivaren icke skall äga inträda i den skadelidandes rätt mot den som med försäkringstagarens vilja fört fordonet, med mindre föraren framkallat försäkringsfallet uppsåtligen 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.

Några motsvarande inskränkningar beträffande regressrätten mot ägare eller brukare, som jämte försäkringstagaren är ansvarig för skadan, torde i och med att det särskilda ägare- eller brukareansvaret enligt bilansvarighetslagen bortfaller icke erfordras.

Beträffande skada i följd av trafik med två eller flera motorfordon gälla enligt bilansvarighetslagen vissa särskilda regler som fördela ansvarigheten mellan de olika sidorna. Därvid stadgas även (11 §), att ägaren eller annan som utgivit ersättning för sådan skada icke, om ersättningen slutligen skall gäldas å hans sida, må söka den åter av någon som å annan sida är vållande.

De sakkunniga anse en motsvarande bestämmelse erforderlig för att skydda förare, ägare eller brukare mot regresskrav vid dylika skador. Eljest skulle — t. ex. om vid en kollision mellan två motorfordon fordonen och passagerare skadas och vållande ligger båda förarna till last — skadorna å vartdera fordonet visserligen ersättas av det andra fordonets försäkringsgivare, samt passagerarna få ersättning av båda försäkringsgivarna solidariskt med fördelning på hälften var vid lika vållande, men vardera föraren bliva utsatt för regresskrav från det andra fordonets försäkringsgivare för vad denne utgivit. Härutinnan bör rimligen ej gälla vidsträcktare regressrätt än den egen försäkringsgivare äger mot förare av det fordon försäkringen avser. Sådan begränsning har stadgats i 9 § andra stycket av förslaget.

Om fordonet brukas mot försäkringstagarens vilja, bör *olovlig brukare* vara skyldig gottgöra försäkringsgivaren vad denne nödgats utgiva för under det olovliga brukandet uppkommen skada. Föreskrift härom har upptagits i 10 § av förslaget.

Till frågan om regressrätt för det fall då fordonet icke är försäkrat återkomma de sakkunniga i det följande (sid. 98).

I detta sammanhang må påpekas den ytterligare trygghet såväl för den skadelidande som för försäkringstagaren och föraren, som försäkringsinspektionens kontroll över de allmänna försäkringsvillkorens innehåll utgör. Att skärpa denna skyldighet genom att införa bestämmelser om att för-

säkringsvillkoren skola fastställas av inspektionen torde icke vara erforderligt. De sakkunniga vilja emellertid framhålla, att det är ägnat att vålla oklarhet att de nuvarande villkoren äro gemensamma för trafikförsäkring och annan bilförsäkring. Det synes vara lämpligt, att särskilda villkor utarbetas för trafikförsäkringen.

Ett spörsmål, som berör regressrätten, gäller *förhållandet mellan ersättning enligt olycksfallsförsäkringslagen och ersättning enligt trafikförsäkringslagen.* Enligt gällande rätt kan ersättning vid skada i följd av trafik med motorfordon utgå enligt båda dessa lagar. Detta är tämligen vanligt förekommande, särskilt därför att olycksfallsförsäkringen avser även olyckor på vägen till och från arbetet. Enligt 12 § andra stycket olycksfallsförsäkringslagen äger emellertid den anstalt, där den skadade varit försäkrad för olycksfall i arbete, att av trafikförsäkringsanstalten uttaga vad den erlagt till den skadade, i den mån skadan täckes av trafikförsäkringen.

De sakkunniga anse den regressrätt mot trafikförsäkringsanstalterna, som sålunda tillkommer riksförsäkringsanstalten och med densamma jämställda inrättningar, böra bibehållas, när vållande föreligger hos motorfordonets förare. Annorlunda gestaltar sig däremot förhållandet beträffande den ersättning som skall utgå på grund av trafikförsäkringen, när vållande icke föreligger hos föraren. Denna ersättning är ju av samma karaktär som ersättningen enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete och bör därför rättvisligen ej åvila trafikförsäkringen. De sakkunniga föreslå på grund härav, att om någon, när vållande icke föreligger hos föraren, äger rätt till ersättning såväl enligt olycksfallsförsäkringslagen som trafikförsäkringslagen, ersättning på grund av sistnämnda lag endast skall utgå med vad som enligt denna må tillkomma honom utöver ersättningen enligt olycksfallsförsäkringslagen. Stadgande härom har upptagits i 6 § 3 mom. av förslaget till trafikförsäkringslag. Detta torde medföra en viss besparing för trafikförsäkringen i förhållande till vad nu gäller. Enligt den av försäkringsinspektionen införskaffade utredningen torde emellertid denna besparing vara svår att beräkna. Trafikförsäkringen komme nämligen att vinna fullständig befrielse från utgivande av ersättning endast i de fall där olycksfallsförsäkringen redan ersatte det maximum, vartill den försäkrade skulle berättigas enligt 6 §, och dessa fall utgjorde säkerligen endast den mindre delen av regressfallen enligt olycksfallsförsäkringslagen.

Tidigare har, då trafikförsäkringens maximibelopp överskrides, tveksamhet rått om vem som har företrädesrätt, den skadade för sina ersättningsanspråk eller riksförsäkringsanstalten för sina regressanspråk. Justitieombudsmannen har i en framställning till Kungl. Maj:t den 23 mars 1934 hemställt om utredning i syfte att få denna fråga reglerad. Emellertid har frågan sedermera i praxis lösts så, att den skadelidande tillerkänts företräde framför riksförsäkringsanstalten.[1] De sakkunniga ha ej funnit anledning att föreslå några härifrån avvikande regler eller att reglera denna fråga i lagen.

[1] Se N. J. A. 1936, sid. 241.

Ersättning för skada i följd av trafik med två eller flera motorfordon.

På grund av stadgandet i 6 kap. 5 § strafflagen skall, om skada förorsakats genom vållande hos förarna av två eller flera motorfordon, skadestånd härför gäldas av dessa solidariskt. Om flera förare i anledning av vållande dömts att solidariskt ersätta skada, skola de vara skyldiga att i gäldandet härav taga del efter ty med avseende å omständigheterna kan vara skäligt.

I bilansvarighetslagen [5 §] finnas såsom förut nämnts regler om fördelningen av ansvarigheten då en skada vållats i följd av trafik med två eller flera motorfordon. Innebörden av bestämmelserna är följande. Fordonens ägare, brukare eller förare skola i den mån de äro ansvariga för skadorna solidariskt svara därför gent emot utomstående skadelidande. Ansvarigheten fördelas sedan mellan dem efter graden av deras vållande. Kan det emellertid styrkas, att ett fordons ägare, brukare eller förare vållat skadan, men detta icke styrkes beträffande annat fordons ägare, brukare eller förare, skall det förstnämnda fordonets ägare, brukare eller förare vidkännas hela ersättningen. Beträffande skada som tillfogas fordonets ägare, brukare eller förare eller honom tillhörig egendom gäller, att skadeståndet skall jämkas efter skälighet, om vållande föreligger å båda fordonens sida. Framgår det av omständigheterna, att ägaren, brukaren eller föraren å den ena sidan är fri från vållande, bortfaller dock jämkningen för den sidan, och denna blir berättigad till full ersättning för sin skada. Kan vållande styrkas hos den ena sidan men ej hos den andra, skall den förra, i likhet med vad fallet är vid skada å utomstående, bära hela skadan. Vid presumerat vållande gälla i stort sett motsvarande regler.

Trafikförsäkringslagen innehåller icke några särskilda bestämmelser, då skada uppkommit till följd av trafik med två eller flera motorfordon. Trafikförsäkringsanstalternas ersättningsskyldighet ansluter sig emellertid i stort sett till den skadeståndsskyldighet som åligger föraren, ägaren eller brukaren, varför anstalterna äro solidariskt ansvariga härför gent emot den skadelidande. För att skaderegleringarna i hithörande hänseende skola förenklas, ha de flesta trafikförsäkringsanstalterna sinsemellan träffat en s. k. kollisionsöverenskommelse, som innebär, att oavsett vilken som är vållande till kollisionsskada kostnaderna därför intill 1 000 kronor enligt vissa regler skola delas mellan de i skadan intresserade anstalterna. Kollisionsöverenskommelsen medför naturligen ingen inskränkning i försäkringstagarens eller den skadelidandes rätt.

De i bilansvarighetslagen stadgade begränsningarna i förhållande till allmänna skadeståndsregler beträffande skadeståndsskyldigheten vid kollisioner mellan motorfordon anse de sakkunniga icke böra bibehållas. Bilägare, vars förare vållat skadan, får sålunda enligt förslaget full ersättning om vållande styrkts även från ett annat motorfordons sida. Att om vållande icke styrkts ersättning över huvud icke skall utgå för skada å motorfordon framgår av 6 § av förslaget.

[1] Se N. J. A. 1936, sid. 264.

De sakkunnigas förslag medför en väsentlig förenkling av hithörande spörsmål. Dessa gestalta sig i viss mån olika, allteftersom vållande till skadan föreligger hos de inblandade motorfordonens förare eller icke.

Om vid sådan samverkan mellan två motorfordon vållande föreligger å båda fordonens sida, bliva enligt de sakkunnigas förslag allmänna skadeståndsregler avgörande för bedömande såväl av förarnas som även av försäkringsgivarnas ansvarighet. Förarna och deras försäkringsgivare skola sålunda vara solidariskt ersättningsskyldiga i förhållande till den skadelidande — försäkringsgivarna i den mån skadan omfattas av försäkringarna — men skola sinsemellan taga del i skadan i förhållande till graden av vållande.

Föreligger vållande å det ena fordonets men icke å det andra fordonets sida bör motsvarande ansvarighet gälla, i den mån ersättning skall utgå från båda försäkringsgivarna, d. v. s. för ersättning enligt 6 § av förslaget. För det skadestånd som därutöver kan utgå enligt 5 § av förslaget skall däremot endast det vållande fordonets försäkringsgivare svara. Beträffande förhållandet mellan försäkringsgivarna bör gälla, att ersättningen slutligen skall bäras av det vållande fordonets försäkring.

Om vållande icke föreligger å något av fordonens sida, böra båda fordonens försäkringsgivare solidariskt ansvara för den begränsade ersättning som enligt 6 § av förslaget i sådant fall skall utgå och ansvarigheten försäkringsgivarna emellan lika fördelas.

I enlighet med vad sålunda anförts ha regler upptagits i 20 § av förslaget till trafikförsäkringslag. I den mån dessa regler gälla förhållandet mellan försäkringsanstalterna, böra de icke vara tvingande, utan det bör vara anstalterna obetaget att sinsemellan överenskomma om annan grund för uppdelning av ansvarigheten. De sakkunniga syfta därvid främst på uppgörelser sådana som kollisionsöverenskommelsen.

Frågan om regressrätten mot förare vid skador i följd av trafik med två eller flera motorfordon är förut berörd (sid. 52).

Förslagets inverkan på försäkringspremierna.

De sakkunniga ha i skrivelse den 5 juni 1937 till försäkringsinspektionen anhållit om utredning angående de ändringar av premierna för trafikförsäkringen som kunde beräknas bliva erforderliga, därest densamma omreglerades enligt vissa alternativ, som angivits i en vid skrivelsen fogad promemoria. Sedermera har från inspektionen begärts kompletterande utredning i sådant hänseende enligt ett par andra alternativ, som angivits i en tilläggspromemoria till omförmälda promemoria.[1]

Såsom förut nämnts har inspektionen överlämnat de sakkunnigas framställning till Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté med begäran att denna skulle från anstalterna införskaffa erforderligt statistikmaterial och bearbeta detsamma samt genomföra därmed förenade beräkningar. På de sakkunnigas begäran har från tariffkommitténs sida till de sakkunniga under arbetets gång successivt lämnats underhandsuppgifter till belysande av kost-

[1] Promemorian och tilläggspromemorian äro intagna å sid. 128—129.

nadseffekten av ändringar, som varit föremål för övervägande under de sakkunnigas arbete. Med ledning härav ha de sakkunniga därefter utarbetat det i betänkandet upptagna förslaget till trafikförsäkringslag.

Med skrivelse den 26 juli 1938 ha de sakkunniga hos inspektionen anhållit om utredning angående de premieändringar som kunde beräknas bliva erforderliga, om trafikförsäkringen omreglerades enligt de sakkunnigas berörda förslag, varvid tillika begärts utredning om den premieändring som skulle föranledas av att maximibeloppen för sjukpenning och invalidränta enligt 6 §, i stället för föreslagna 8 kronor och 3 000 kronor, fastställdes till respektive 5 kronor 50 öre och 2 000 kronor eller 6 kronor 50 öre och 2 400 kronor. Jämväl denna framställning har inspektionen överlämnat till tariffkommittén.

Försäkringsinspektionen har med skrivelse den 27 september 1938 till de sakkunniga överlämnat den av tariffkommittén i anledning härav verkställda utredningen. Angående denna utredning, som är fogad till betänkandet såsom bilaga A, må här nämnas följande.

Utredningen har inom tariffkommittén omhänderhafts av en underkommitté, bestående av aktuarien i Försäkrings-Aktiebolaget Fylgia fil. dr B. Almer, organisationschefen i Försäkringsaktiebolaget Hansa fil. kand. E. Andersson samt direktören i Försäkringsanstalten Samarbete fil. kand. E. Ottosson. Utredningen har avsett varje under år 1937 slutreglerad samt varje efter bokslutet våren 1937 till och med bokslutet våren 1938 avskriven trafikförsäkringsskada, oavsett det år skadan inträffat. Antalet skadefall har utgjort omkring 22 000. Dessa omfatta 32 144 skadade objekt, därav 26 573 egendomsskador och 5 571 personskador. Till orientering över skadorna har tariffkommittén åberopat en uppställning av följande innehåll:

	Antal skadade objekt	Utgiven ersättning till skadade kr.	Som ersättning bokförda skadereglerings-kostnader och räntor kr.	Belopp som skolat utgå om flertalet nu gällande allmänna begränsningar i fråga om försäkringen ej funnits[1] kr.
Skada å person.				
passagerare	853	737 924	48 500	1 146 788
övriga	4 718	3 596 685	264 685	5 767 493
S:a personskador	**5 571**	**4 334 609**	**313 185**	**6 914 281**
Skada å egendom	**26 573**	**4 384 397**	**164 822**	
Samtliga skador	**32 144**	**8 719 006**	**478 007**	

[1] Dessa belopp äro härledda genom att beräkna ersättningens storlek i de anmälda skadefallen, därest ingen begränsning i form av maximisummor existerat, därest ersättning utgivits även i de fall, då vållande, styrkt eller presumerat, hos ägaren, brukaren eller föraren icke förelegat samt därest ingen jämkning skett på grund av den skadelidandes vållande. Däremot ingå i beloppen icke ersättningar i fall som på grund av gällande begränsningar av försäkringens omfattning icke anmälts, t. ex. vissa passagerareskador.

Tariffkommittén har med utgångspunkt från nuvarande premiekostnad utgörande i runt tal 15 milj. kronor sökt bedöma vilken procentuell ökning eller minskning av denna som betingats av de sakkunnigas alternativ och lagförslag. Under de olika avdelningarna i betänkandet har redogjorts för de resultat tariffkommitténs utredning utvisat. Såsom förut anmärkts har emellertid i utredningen gjorts vissa reservationer särskilt beträffande den eventuella effekten av den förändrade praxis, som kunde komma att utbildas genom lagändringarna. Härutinnan hänvisas till utredningen (bilaga A). De sakkunniga vilja emellertid här lämna en kort sammanfattning av de synpunkter, som i detta hänseende framhållits i utredningen.

Det nuvarande maximibeloppet 20 000 kronor per skadad person medförde ibland en begränsning av ersättningsanspråken till detta belopp. Även om den i och för sig skäliga ersättningen legat högre, finge försäkringsanstalten i sådana fall icke vetskap om den verkliga storleken av den skadades förlust, vilket kunde förväntas ha påverkat siffermaterialet i riktning mot lägre procentsiffror.

Vetskapen om den gällande begränsningen i passagerarnas rätt till ersättning hade medfört, att passagerares skadefall, där annan än ägare fört fordonet, endast förhållandevis sällan kommit till försäkringsanstalternas kännedom. I och med att ersättning till passagerare skulle utgivas, även om annan än ägaren fört fordonet, komme trafikförsäkringen att belastas med en mängd skadefall, som hittills icke berört densamma. En påfallande sådan kategori vore den där ungdomar sutte vid ratten, medförande sina kamrater och vänner. Dessa förare vållade ofta mycket uppseendeväckande och svårartade olycksfall, därvid i alldeles särskild grad de i fordonen medföljande passagerarna bleve offren. Detta hade ej kunnat taga något som helst uttryck i det resultat, kommittén ernått genom sina beräkningar.

Vad anginge utvidgningen av försäkringen till att omfatta även de fall där föraren ej varit vållande inrymdes härunder skadefall av en typ, som hittills icke alls blivit föremål för ersättning. Säkerligen hade många skadefall, flertalet av mindre omfattning men säkerligen åtskilliga även betydande sådana, aldrig kommit till anstalternas kännedom, enär de skadelidande haft full visshet om att ersättning ej varit att påräkna. Beträffande skadade personer torde detta i särskild grad vara fallet, då den skadade själv i uppenbar grad varit vållande till skadan. Ändrades trafikförsäkringslagen så, att ersättning skulle utgivas även för dylika skadefall, betydde detta en merbelastning, som till sin storlek i väsentlig grad berodde av de principer för jämkning, som efter lagändringen kunde komma att utbildas. Beträffande egendomsskador förhölle det sig säkerligen så, att ett stort antal sådana, vilka möjligen kunnat komma i fråga för ersättning, för närvarande aldrig bleve anmälda. Särskilt gällde detta många tveksamma fall och då i all synnerhet sådana av mindre storleksordning. Den ifrågasatta utvidgningen av lagen komme med säkerhet att medföra, att i första hand dessa fall som regel komme att leda till krav på ersättning. Härutöver komme emellertid sannolikt ersättningsanspråk att framställas för ett betydande antal fall, som med nuvarande ersättningsregler aldrig kunde komma på tal för ersättning från trafikförsäkringen. Dylika skadefall, vilka visserligen uppkomme i samband med något motorfordon men dock knappast eller åtminstone endast indirekt vore följd av biltrafik i vanlig mening, torde enligt lagförslaget kunna bliva föremål för ersättning. En lagändring på denna punkt vore därför mycket svår att ekono-

miskt överblicka, men effekten bleve med all sannolikhet väsentligt större, än vad man kunde finna med statistiskt tillgängliga siffror.

Den i fråga om alla personskador betydande skillnad i ersättning, som kunde erhållas vid tillämpning å ena sidan av 5 § och å andra sidan 6 §, gjorde det i hög grad sannolikt, att de skadelidande och deras hjälpare skulle uppbjuda all sin förmåga att få bilisten fälld såsom vållande och därmed erhålla ersättning enligt 5 §. Med hittillsvarande rättsregler hade det utom i det relativt sällsynta fall, där föraren lyckats förebringa exculpationsbevisning, ofta varit för den skadelidande tämligen likgiltigt, om föraren blivit fälld såsom vållande eller icke. Av denna anledning torde man kunna vänta sig, att en viss och kanske icke obetydlig förskjutning i proportionen mellan bevisat vållande och icke bevisat vållande komme att inträda. Kommittén hade icke haft någon möjlighet att beräkna effekten av denna risk för förskjutning.

Som slutomdöme har kommittén framhållit, att de siffermässiga resultat, som i utredningen angivits, uteslutande grundats på hittillsvarande erfarenhet beträffande skadematerialet inom trafikförsäkringen. Den slutliga effekten av de förändringar, som kunde bliva följd av det föreliggande förslaget, kunde icke definitivt bedömas, förrän den nya lagen haft några års giltighet. Först då kunde man överblicka det sätt, på vilket den av de nya bestämmelserna betingade rättspraxis kommit att utvecklas, liksom ock omfattningen av de skadeståndskrav, som från de skadelidandes sida kunde komma att framställas som följd av trafikförsäkringens vidgade omfattning. Såväl premienivån i stort som dess tillämpning på de olika riskgrupperna komme att bliva beroende på nämnda utveckling.

Försäkringsinspektionen har vid överlämnandet av kommitténs utredning anfört, att de siffermässiga resultaten i utredningen uteslutande grundats på hittillsvarande erfarenhet beträffande skadematerialet inom trafikförsäkringen. Först några år efter en ny lags ikraftträdande kunde man överblicka det sätt, på vilket den av de nya bestämmelserna betingade rättspraxis kommit att utvecklas, liksom ock omfattningen av de skadeståndskrav, som från de skadelidandes sida kunde komma att framställas som följd av trafikförsäkringens vidgade omfattning. Ehuru resultaten av angivna skäl borde anses såsom preliminära, funne inspektionen den gjorda utredningen utgöra en god grund för bedömandet av den ungefärliga kostnadsökningen genom lagändringen.

Såsom förut nämnts har i tariffkommitténs utredning med ovannämnda reservationer beräknats, att de sakkunnigas lagförslag skulle medföra en premiehöjning av omkring 21 procent. Kommittén erinrar emellertid om, att verkningarna av de föreslagna förändringarna i vissa hänseenden kunde komma att bliva olika för olika tariffgrupper och att de framlagda sifferresultaten finge ses såsom ett genomsnitt, belysande effekten för samtliga fordonsgrupper sedda som helhet. Uppenbart är också, att t. ex. den höjning som föranledes av passagerarnas inbegripande under trafikförsäkringen kommer att bliva större för privata personbilar än för persontrafikbilar, då passagerare i de senare redan åtnjuta ett visst skydd.

För att belysa innebörden av premiehöjningen skola här lämnas en del upplysningar angående de nu tillämpade premierna.

Flertalet större trafikförsäkringsanstalter äro anslutna till Svenska automobiltarifföreningen och tillämpa gemensamma av denna utarbetade tariffer. I stort sett äro dessa tariffer normgivande även för övriga anstalter. Tarifferna upptaga olika taxor allteftersom motorfordonen ha sitt ordinarie garage i a) Stockholm och Göteborg med omnejd, b) Malmöhus län, c) Blekinge och Kristianstads län, d) Västernorrlands och Västerbottens län samt e) övriga delar av landet med i regel 20 procent reduktion i sistnämnda taxor såvitt angår Gotlands län. Vidare sker en differentiering allteftersom fordonen användas i yrkesmässig trafik eller icke. Beträffande storleken av nuvarande premier för trafikförsäkring enligt berörda tariffer hänvisas till följande tabell över premierna för en del fordonsslag i fråga om femåriga försäkringar med årlig premiebetalning i Stockholm, som i regel är dyraste ort, och i Gotlands län, som är billigaste ort.[1]

Motorfordonets art	Premiebelopp för motorfordon med ordinarie garage i	
	Stockholm med omnejd	Gotlands län
Personbil för privat- eller affärsbruk ej i yrkesutövning använd av handelsresande, resehandlande eller reseinspektor	131: —	60: —
Personbil för privat- eller affärsbruk använd av handelsresande, resehandlande eller reseinspektor	175: —	175: —
Persontrafikbil	165: —	112: —
Omnibus (för 30 passagerare)	278: —	172: —
Lastbil använd för gods- eller personbefordran utan avgift: med en lastningsförmåga understigande 1 200 kg.	142: —	92: —
» mellan 1 200—3 500 kg.	142: —	96: —
» från och med 3 500 kg.	170: —	144: —
Lastbil använd i yrkesmässig godstrafik, dock ej fjärrtrafik: med en lastningsförmåga understigande 1 200 kg.	165: —	148: —
» mellan 1 200—3 500 kg.	170: —	152: —
» från och med 3 500 kg.	250: —	200: —
Lastbil använd i yrkesmässig fjärrgodstrafik	350: —	350: —
Motorcykel utan bivagn	83: —	28: —
Motorcykel med bivagn	66: —	23: —

För skadefria år erhålles en bonus å 10, 20, 40 och 50 procent av premien efter respektive ett, två, tre och fyra år. Högsta bonus erhålles alltså efter fyra skadefria år och uppgår till halva premien. Bonus tillgodoföres genom nedsättning av den premie, som erlägges för nästföljande försäkringsår. Varje inträffad skada förorsakande ersättning från försäkringsgivaren medför sänkning till närmast lägre bonussats i nämnda skala.

[1] Härvid lämnas åsido rabatter åt ägare av flera fordon, stat, kommuner etc. Anmärkas må, att vid försäkring på kortare tid än 5 år premierna höjas med 5 procent.

Till jämförelse må intagas följande uppgifter över premierna för huvudstäderna i Danmark, Finland och Norge beträffande de vanligaste fordonsslagen enligt de allmänna tarifferna.[1]

Motorfordonets art	Danmark kr.	Finland mark	Norge kr.
Personbil för privatbruk	75	1 100	145
Persontrafikbil	182	1 700	240
Lastbil för privatbruk	110	1 400	150

Bonus utgår i Danmark med 30 procent av premien efter ett skadefritt år, i Finland med 10, 30 eller 50 procent av premien efter respektive ett, två eller tre skadefria år samt i Norge med 10, 20 eller 30 procent av premien efter respektive ett, två eller tre skadefria år.

I de sakkunnigas direktiv har uttalats, att den ifrågasatta reformen av trafikförsäkringen borde ske på sådant sätt, att ökning av försäkringspremierna i möjligaste mån undvekes. De sakkunniga ha såsom sin uppfattning redan uttalat, att en premiehöjning av omkring 21 procent icke torde kunna anses vara alltför betungande med hänsyn till de med förslagets genomförande förenade fördelarna.

[1] Uppgifterna i tabellen äro endast ungefärligen jämförbara, då försäkringsbeloppen och försäkringsvillkoren förete åtskilliga olikheter (se bilaga C).

Särskilda frågor.

Trafikförsäkringsföreningen.

Såsom i det föregående anförts finnas i trafikförsäkringslagen inga bestämmelser om den av trafikförsäkringsanstalterna bildade Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar (Trafikförsäkringsföreningen). Initiativet till inrättandet av en dylik förening togs av försäkringsbolagen, vilka under förberedelserna till trafikförsäkringslagen hemställde, att försäkringsinrättning ej måtte beviljas koncession för trafikförsäkringsrörelse med mindre den förpliktade sig att gemensamt med övriga anstalter bilda en sammanslutning för övertagandet av ansvaret för oförsäkrade motorfordon. I motiven till förslaget till trafikförsäkringslag uttalades (prop. 201 1928, sid. 49), att det ej ansetts erforderligt att i lag fastslå den av bolagen förutsatta sammanslutningens form och verksamhetssätt, utan att anstalterna borde själva få bestämma, hur deras förhållanden i dessa hänseenden inbördes och gent emot allmänheten skulle ordnas. I lagen stadgas endast, att det åligger trafikförsäkringsanstalterna att gent emot den skadade solidariskt ansvara för skador förorsakade av okänt eller oförsäkrat[1] motorfordon. I de resolutioner, som Kungl. Maj:t meddelat om tillstånd för försäkringsanstalt att driva trafikförsäkringsrörelse, har däremot föreskrivits, att anstalterna skola gemensamt, på sätt och i den ordning anstalterna besluta och försäkringsinspektionen godkänner, upprätthålla och vidmakthålla lämpligt organ, som skall äga för anstalternas räkning handhava de angelägenheter, vilka äro förbundna med den samtliga trafikförsäkringsanstalter enligt lagen om trafikförsäkring å motorfordon gemensamt åliggande ansvarigheten, såsom verkställandet av dithörande skaderegleringar m. m. I koncessionsvillkoren har vidare föreskrivits, att anstalterna skola på enahanda sätt upprätthålla och vidmakthålla lämpligt organ för att handhava försäkring genom tullverkets bemedling å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införas från utlandet.

Sedan Kungl. Maj:t i en rättegång funnit trafikförsäkringsföreningen ej kunna tillerkännas rätt att vid domstol söka, kära eller svara, enär föreningen icke blivit registrerad såsom ekonomisk förening, har genom en år 1933 vidtagen ändring i lagen om ekonomiska föreningar denna lag förklarats ej äga tillämpning å föreningen.

---

[1] Härunder inbegripas även fordon som icke äro behörigen försäkrade.

Föreningens stadgar ha fastställts av Kungl. Maj:t den 3 mars 1933. Enligt dessa skall föreningen ha till ändamål att, utan att bereda sig ekonomisk vinning, för medlemmarnas räkning handhava de angelägenheter, som äro förbundna med den medlemmarna gemensamt åvilande ansvarigheten för okända och icke behörigen försäkrade motorfordon. Härutinnan äger föreningens styrelse för medlemmarnas räkning verkställa skaderegleringar och föra regresstalan ävensom i samband härmed utbetala och uppbära medel, ingå förlikning samt kära och svara inför domstol. Vidare skall föreningen genom tullverkets bemedling besörja trafikförsäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införas från utlandet, ävensom träffa sådana anordningar och överenskommelser, att hos medlemmar gällande trafikförsäkringar medgivas giltighet vid färder utomlands enligt i respektive länder gällande lagar och förordningar om obligatorisk ansvarighetsförsäkring eller garanti, samt att hos andra länders försäkringsanstalter gällande ansvarighetsförsäkringar å utländska motorfordon erhålla giltighet såsom trafikförsäkring vid fordonens tillfälliga brukande här i landet. Slutligen skall föreningen även i övrigt tillvarataga medlemmarnas gemensamma intressen i anledning av den av dem drivna trafikförsäkringsrörelsen. I sådant hänseende handhar föreningen bl. a. för de flesta försäkringsanstalternas räkning tävlingsförsäkringar. Föreningen har vidare i allmänhet blivit ett organ för gemensamma åtgärder i trafikförsäkringens intresse, utger redogörelser för rättspraxis o. s. v. Föreningens stadgar innehålla även bestämmelser angående fördelning mellan föreningsmedlemmarna av ansvarigheten i fråga om skadefall och utgifter i övrigt, om skyldighet för medlemmarna att utgiva förskott ävensom om slitande av tvister mellan föreningen samt medlem därav.

Till upplysning angående omfattningen av de skador som förorsakas av okända eller oförsäkrade motorfordon må nämnas, att föreningen under år 1937 härför utbetalade eller reserverade tillhopa 179 175 kronor.

Beträffande motsvarande förhållanden i våra grannländer må nämnas, att i den finska bilansvarighetslagen har föreskrivits skyldighet för trafikförsäkringsanstalterna att på likartat sätt genom en förening under socialministeriets kontroll omhänderhava frågor om ansvar, som uppstå i följd av trafik med oförsäkrade eller okända fordon, ävensom försäkring av utländska fordon. I Danmark finnas föreskrifter om en dylik förening för försäkring av utländska fordon. Även i Norge ha trafikförsäkringsanstalterna ålagts gemensam ansvarighet för skador genom okända och oförsäkrade motorfordon. För omhänderhavande av frågor härom ha försäkringsanstalterna anordnat ett särskilt kontor. Vidare ombesörja de gemensamt genom en särskild förening försäkring av utländska fordon.

De sakkunniga.

De gångna årens erfarenheter ha visat, att trafikförsäkringsföreningen har viktiga uppgifter att fylla. Liksom hittills bör den å försäkringsanstalternas vägnar omhänderhava regleringen av skador förorsakade av okända och

oförsäkrade motorfordon ävensom försäkringen av utländska fordon. De sakkunniga anse dess verksamhet vara av så betydelsefull art, att skyldigheten för försäkringsanstalterna att bilda en dylik förening bör stadfästas i lagen samt att där även böra angivas föreningens uppgifter beträffande okända, oförsäkrade och utländska motorfordon. Därjämte komma de sakkunniga, på sätt av det följande framgår, föreslå att åt föreningen uppdrages att omhänderhava trafikförsäkringen av statens motorfordon. Samtliga trafikförsäkringsanstalter böra åläggas deltaga i dessa grenar av föreningens verksamhet.

Vidare bör i lagen föreskrivas, att föreningens stadgar skola fastställas av Kungl. Maj:t. Därjämte torde erfordras vissa föreskrifter beträffande föreningens befattning med staten tillhöriga och utländska motorfordon, vartill de sakkunniga återkomma i det följande. I övrigt torde det få ankomma på försäkringsanstalterna att själva bestämma om föreningens angelägenheter, hur föreningen skall organiseras och hur de skola bidraga till kostnaderna för föreningens verksamhet. Bestämmelser därom böra emellertid liksom hittills intagas i stadgarna.

Den grundläggande bestämmelsen om föreningen är upptagen i 11 § av förslaget till trafikförsäkringslag. Vidare stadgas i 21 § skyldighet för föreningen att handhava skaderegleringen beträffande okända och oförsäkrade motorfordon. Slutligen har i 22 § föreskrivits, att trafikförsäkring å utländskt motorfordon som i tillfällig trafik brukas här i riket skall meddelas genom föreningen.

Trafikförsäkringsnämnden.

I syfte att åstadkomma en enhetlig skadereglering ha trafikförsäkringsanstalterna och trafikförsäkringsföreningen inrättat en rådgivande nämnd, kallad Trafikförsäkringsanstalternas nämnd. Förslag härom uppkom i samband med en på föranstaltande av försäkringsinspektionen under åren 1934—1935 verkställd detaljgranskning av anstalternas trafikskaderegleringar. Nämnden tillkom genom överenskommelse mellan anstalterna och trädde i funktion i början av år 1936. I de koncessionsvillkor, som Kungl. Maj:t fastställt för anstalterna att gälla från den 1 januari 1937, har sedermera föreskrivits, att trafikförsäkringsanstalterna och trafikförsäkringsföreningen skola upprätta och bekosta en gemensam skaderegleringsnämnd, till vilken vid godvilliga uppgörelser viktiga ersättningsfrågor, som angivas i av Kungl. Maj:t godkänt reglemente för nämnden, skola för yttrande hänskjutas, innan erbjudande om uppgörelse lämnas ersättningstagaren. Reglemente för nämnden har fastställts av Kungl. Maj:t den 24 januari 1936. Däri stadgas bl. a., att nämnden skall till trafikförsäkringsanstalt eller föreningen avgiva yttrande beträffande vissa utom rättegång uppkommande frågor om ersättning enligt trafikförsäkringslagen. Dessa frågor äro: 1) ersättning för invaliditet eller för sådant lyte eller annat stadigvarande men, som icke inverkar på den skadades arbetsförmåga men som är av svårare art, eller för förlust

av försörjare, dock att då fråga är om avslag å framställning om sådan ersättning nämnden har att avgiva yttrande endast om avslaget skulle grundas på att invaliditet ej förefinnes eller är för ringa att föranleda ersättning eller att lyte eller men, som nyss nämnts, ej förefinnes eller, vid anspråk på ersättning för förlust av försörjare, att den ersättningssökande icke genom dödsfallet kommit att sakna erforderligt underhåll; 2) slutlig ersättning i fall, där vid tiden för uppgörelsen synes sannolikt, att invaliditet eller sådant lyte eller men som nyss nämnts kommer att föreligga; samt 3) ersättning vid utbyte av förlikningsvis tillerkänd livränta mot kapital eller mot livränta på kortare tid. Dock behöva icke till nämnden för yttrande hänskjutas ärenden angående ersättning vid invaliditet, där med stöd av läkarutlåtande nedsättningen av den skadades arbetsförmåga, efter upphörandet av det akuta sjukdomstillståndet, av anstalten eller föreningen efter hörande av dess läkare anses icke överstiga 5 procent.

Nämnden består av åtta ledamöter, av vilka fyra samtidigt tjänstgöra. Ordföranden och ytterligare en ledamot skola vara rättsbildade med insikter i de frågor, vilka falla inom nämndens verksamhet. Övriga ledamöter skola äga ingående erfarenhet i skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringen. För de rättsbildade ledamöterna skola finnas två ersättare med enahanda utbildning och insikter. I nämndens sammanträden skola för att nämnden skall vara beslutmässig, förutom de rättsbildade ledamöterna eller ersättarna, två av de övriga ledamöterna deltaga. Nämndens ordförande förordnas av Kungl. Maj:t. Övriga ledamöter och ersättare väljas av en för detta ändamål av anstalterna utsedd kommitté. Valen skola godkännas av försäkringsinspektionen. Till nämndens förfogande finnes en sekreterare, som skall vara rättsbildad och ha insikter i de frågor vilka falla inom nämndens verksamhet. Nämnden äger tillkalla trafiktekniskt och medicinskt sakkunniga. Såsom nämndens ordförande fungerar för närvarande en byråchef i pensionsstyrelsen och såsom dess vice ordförande en revisionssekreterare.

Antalet ärenden som handlagts av nämnden utgjorde under år 1937 143 samt under första halvåret 1938 132. Nämndens utgiftsstat för år 1938 slutar å en summa av 30 000 kronor. Därav utgöra 19 300 kronor arvoden, nämligen till ordföranden 5 200 kronor, till vice ordföranden 4 000 kronor, till en suppleant för dessa 1 500 kronor, till envar av de sex övriga ledamöterna 600 kronor samt till sekreteraren 5 000 kronor. Återstående 10 700 kronor utgöra omkostnader för kansli o. dyl. Nämndens kansli är gemensamt med trafikförsäkringsföreningens kansli.

Det må anmärkas, att en liknande skaderegleringsnämnd finnes inom den sociala olycksfallsförsäkringen. De ömsesidiga socialförsäkringsbolagen ha sålunda tillsatt en särskild nämnd, bestående av tre ledamöter, därav två jurister och en läkare, som skall avgiva yttrande i frågor om ersättning för olycksfall i arbete som röra livräntor samt ärenden där enligt det enskilda bolagets mening ersättning icke skall utgå. Bolaget är icke skyldigt att besluta i enlighet med nämndens utlåtande men skall i händelse av avvikande mening underställa sitt beslut försäkringsrådets prövning. Från nämndens

utlåtande avvikande beslut är emellertid sällsynt. Nämnden utövar även en rådgivande funktion. Antalet av densamma handlagda ärenden är mycket stort.

I detta sammanhang må nämnas, att *Svenska teknologföreningens och Kungl. automobilklubbens kommitté för vägtrafik* den 1 december 1937 till Kungl. Maj:t inkommit med en framställning om inrättandet av en särskild sakkunnignämnd i trafik- och bilmål med uppgift att främst tillhandagå domstolarna med saklig och teknisk utredning i trafik- och biltekniska frågor. Dess huvuduppgift skulle vara att fastställa det tekniska orsakssammanhanget vid en bilolycka. Frågor härom skulle kunna hänskjutas till nämnden även av polismyndighet och part under polisutredningen. Nämnden skulle bestå av sex personer, av vilka Svenska teknologföreningen och Kungl. automobilklubben skulle utse vardera tre. Eventuellt skulle ordföranden tillsättas av offentlig myndighet. Om yttrande begärts av part, skulle denne själv bestrida kostnaden för yttrandet enligt lagen om bevisning genom sakkunniga.

De sakkunniga.

I de flesta fall torde regleringen av ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon ske inom försäkringsanstalternas skaderegleringsavdelningar utan domstols medverkan. Uppenbarligen är det ett allmänt intresse, att rättegångar härom såvitt möjligt undvikas, då de fördröja avgörandet och verka i hög grad fördyrande på försäkringen. Med den nuvarande domstolsorganisationen torde det också för domstolarna erbjuda stora svårigheter att få till stånd en behandling av spörsmålen rörande skaderegleringarna efter enhetliga grunder. Det måste därför vara av värde, att anordningar träffas för att uppkommande ersättningsfrågor ur enhetlighetens synpunkt beredas den mest tillfredsställande behandling. Särskilt gäller detta den viktiga bedömningen av invaliditetsersättning.

I första hand kunde därvid tänkas att för mål av hithörande art skapa särskilda specialdomstolar. Då de s. k. bilmålen äro de mål som kanske mest belasta domstolarna, torde en dylik reform emellertid få så genomgripande verkningar, att denna väg icke är framkomlig.

En annan möjlighet vore att inrätta ett administrativt besvärsförfarande såvitt gäller försäkringsanstalternas beslut i skaderegleringsfrågor. Detta vilja de sakkunniga emellertid ej tillstyrka dels med hänsyn till den betydelse vållandet spelar i dessa ärenden, dels ock då de sakkunniga anse, att garantier för vinnande av enhetlighet kunna uppnås genom den rådgivande nämnd, varom de sakkunniga nu komma att framlägga förslag.

De sakkunniga ha sålunda kommit till den uppfattningen, att man bör bygga vidare på den grund som lagts genom den nuvarande skaderegleringsnämnden och avvakta resultatet av denna nämnds verksamhet. Nämndens uppgift bör liksom nu vara allenast rådgivande. Däremot torde den ändring böra göras, att yttrande från nämnden skall kunna inhämtas ej endast av försäkringsanstalterna utan även av domstolarna. Med den om-

fattande sakkunskap som bör finnas hos nämnden torde grundad anledning föreligga att antaga, att nämndens utlåtanden komma att av såväl domstolarna som försäkringsanstalterna tillerkännas stor betydelse.

Skyldighet för försäkringsgivaren att inhämta yttrande från nämnden, innan slutlig uppgörelse träffas med den ersättningssökande, bör stadgas i frågor om ersättning för sådan invaliditet, där nedsättningen av arbetsförmågan uppgår till minst en tiondel, för sådant lyte eller annat stadigvarande men, som icke inverkar på den skadades arbetsförmåga men som ändock är av svårare art, samt för förlust av försörjare. Vad sålunda stadgas bör gälla jämväl om vid tiden för uppgörelses träffande synes sannolikt, att sådan invaliditet eller sådant lyte eller men som nyss nämnts kommer att föreligga. Om särskild anledning därtill förefinnes, bör försäkringsgivaren även i annan fråga om ersättning för personskada än nu nämnts äga inhämta yttrande från nämnden. Hänsyn bör därvid tagas till framställning från den ersättningssökande samt till frågans betydelse utöver det föreliggande fallet. Däremot bör nämnden icke avgiva yttrande i fråga om ersättning för egendomsskador. Även om ersättningskravet finnes böra avslås bör yttrande inhämtas och när ersättningsfråga hänskjutes till nämnden har denna att, om så erfordras, yttra sig i vållandefrågan.

Möjligen kunde invändas, att skyldigheten att inhämta yttrande från nämnden borde begränsas till de fall, då den ersättningssökande och försäkringsanstalten icke äro ense om ersättningens storlek eller överenskommelse härom icke genast skulle kunna träffas. Emellertid torde, om sådana fall undantoges, den garanti för en rättvis skadereglering som den föreslagna anordningen är avsedd att utgöra icke uppnås, varför en dylik begränsning icke torde böra ske.

Med anledning av den förut berörda framställningen från Svenska teknologföreningen och Kungl. automobilklubben vilja de sakkunniga framhålla betydelsen även för trafikförsäkringen av trafikteknisk sakkunskap vid vållandefrågornas avgörande. I den mån trafikförsäkringsnämnden har behov av trafikteknisk sakkunskap, bör särskild expertis härför anlitas. Samma gäller beträffande medicinsk sakkunskap.

Är fråga om ersättning som nu nämnts föremål för domstols prövning, bör skyldigheten för försäkringsanstalt att inhämta yttrande från nämnden bortfalla. Yttrandet bör i så fall såsom förut antytts i stället kunna inhämtas av domstolen. I följd därav torde böra stadgas rätt för domstol att i där anhängigt mål inhämta yttrande rörande ersättning för personskada i följd av trafik med motorfordon.

För att en ersättningssökande skall kunna förskaffa sig kännedom om nämndens yttrande böra nämndens beslut vara offentliga.

Vidare bör det åligga nämnden att handlägga de ärenden försäkringsinspektionen hänskjuter till nämnden, att i allmänhet söka medverka till en enhetlig skadereglering inom trafikförsäkringen samt att träffa för nämndens verksamhet och organisation erforderliga anordningar, utse sekreterare o. dyl.

Antalet ledamöter i nämnden synes böra fastställas till fem, därav en ordförande och en vice ordförande, jämte suppleanter. I övrigt föreslås följande

anordning. Ordföranden och vice ordföranden jämte suppleanterna för dem skola vara rättsbildade. Två av de övriga ledamöterna jämte suppleanterna för dem skola äga erfarenhet i skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringen. Ordföranden och vice ordföranden samt en av ledamöterna jämte suppleanterna för dem skola tillsättas av Kungl. Maj:t för en tid av fem år. De i skaderegleringsarbetet erfarna ledamöterna jämte suppleanterna för dem skola utses av försäkringsinspektionen enligt de föreskrifter Kungl. Maj:t meddelar. Därutinnan bör gälla, att de skola utses bland skadereglerarna inom trafikförsäkringsanstalterna för en tid av två år. Förslag på lämpliga personer härför skall upprättas av trafikförsäkringsföreningen. I nämndens beslut skola deltaga minst fyra ledamöter. I händelse av lika röstetal skall ordförandens mening gälla.

Kostnaden för nämndens verksamhet bör bestridas av trafikförsäkringsanstalterna genom trafikförsäkringsföreningen. Dock bör nämnden kunna förordna, att kostnad för anlitande av medicinskt eller trafiktekniskt sakkunniga skall gäldas av part. Nämndens ledamöter böra äga uppbära arvode med belopp som Konungen bestämmer. Arvode till sekreteraren bör nämnden själv få bestämma efter samråd med trafikförsäkringsföreningen. Vissa svårigheter torde förefinnas att nu beräkna den blivande arbetsbördan för nämndens ledamöter och sekreterare. Arvodena torde därför till en början böra fastställas med ledning av vad för närvarande gäller. Ordföranden bör förslagsvis ha ett arvode av 5 000 kronor per år, vice ordföranden ett arvode av 4 000 kronor per år samt den av Kungl. Maj:t utsedde ledamoten och suppleanterna för denne ävensom för ordföranden och vice ordföranden ett arvode av 40 kronor för varje sammanträde. De skaderegleringssakkunniga ledamöterna och suppleanterna för dem böra erhålla ett arvode av 20 kronor för varje sammanträde. Sekreterartjänsten torde böra bliva helavlönad tjänst och innehavaren erhålla ett arvode av förslagsvis 8 000 kronor per år med två ålderstillägg efter viss tids tjänst å vardera 1 000 kronor. Härutöver torde ett belopp bliva nödigt för expenser o. dyl.

De grundläggande bestämmelserna om nämnden ha intagits i 26—29 §§ förslaget till trafikförsäkringslag. Vissa administrativa bestämmelser äro upptagna i 1—7 §§ förslaget till tillämpningsföreskrifter i anledning av trafikförsäkringslagen.

Lättviktsmotorcyklar och vanliga cyklar.

Enligt 2 § gällande trafikförsäkringslag äro från försäkringsplikt undantagna sådana velocipeder med hjälpmotor, för vilka registreringsplikt icke förefinnes. I motiven till lagen anfördes som skäl härför, att sådana fordon icke vore registreringspliktiga och att möjlighet därför saknades till kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande.

Genom år 1927 vidtagen ändring i 1923 års motorfordonsförordning undantogos från registreringsplikt velocipeder som ursprungligen voro avsedda

och inrättade för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor. Dessa bestämmelser bibehöllos i huvudsak oförändrade intill dess 1936 års motorfordonsförordning trädde i kraft. I sistnämnda förordning uppdrogs en skillnad mellan motorcykel och lättviktsmotorcykel. Med lättviktsmotorcykel förstås sålunda enligt förordningen ett tvåhjuligt motorfordon, bestående av en för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad cykel, som försetts med hjälpmotor, vägande högst 20 kilogram, och vars tjänstevikt icke överstiger 45 kilogram. Enligt en kungörelse den 18 december 1936 med vissa bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar skola dessutom vissa fordon av intill 50 kilograms vikt för tiden t. o. m. den 30 juni 1942 anses såsom lättviktsmotorcyklar. I motorfordonsförordningen stadgas, att lättviksmotorcyklarna äro befriade från registrerings- och besiktningstvång samt att de utan körkort få föras av den som fyllt 16 år. Vidare är förare av lättviktsmotorcykel icke underkastad bestämmelserna i 1934 års lag om straff för den som påverkad av starka drycker för motorfordon eller avlägsnar sig från olycksplatsen. Däremot omfattar 1916 års bilansvarighetslag även lättviktsmotorcyklar och för ägare, förare eller brukare av sådana fordon gäller sålunda den utvidgade skadeståndsansvarigheten. Slutligen må nämnas, att fordonsskatt icke utgår för lättviktsmotorcyklar.

Förslag till ändrade bestämmelser i vissa hithörande hänseenden har framlagts av de år 1937 inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga rörande trafiksäkerheten (trafiksäkerhetssakkunniga) i ett den 30 juli 1938 avgivet betänkande. Däri föreslås, att lättviktsmotorcyklarna i princip skola med avseende å registrering, besiktning, körkort och förareansvar likställas med de egentliga motorcyklarna. Däremot skulle motorcyklar, som icke vore försedda med bivagn och vars tjänstevikt icke överstege 75 kilogram, vara fria från fordonsskatt. Vidare uttalas i betänkandet den uppfattningen, att obligatorisk trafikförsäkring borde införas för lättviktsmotorcyklar enligt i stort sett enahanda bestämmelser som för de egentliga motorcyklarna. Då emellertid frågan härom vore under övervägande av trafikförsäkringssakkunniga, ansågs något vidare yttrande i frågan från trafiksäkerhetssakkunnigas sida icke påkallat.

I betänkandet lämnas en utförlig redogörelse för den föregående behandlingen av frågan om lättviktsmotorcyklarna. Här skall huvudsakligen beröras vad som i detta hänseende förekommit beträffande trafikförsäkring å dylika fordon.

1934 års vägtrafiksakkunniga uttalade i sitt den 28 maj 1935 avgivna betänkande (statens offentliga utredningar 1935: 23), att det syntes försvarligt, att lättviktsmotorcyklar icke underkastades registrerings-, besiktnings- och körkortstvång. I en särskild skrivelse till Kungl. Maj:t samma dag föreslogo emellertid nämnda sakkunniga, att frågan om försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar måtte bliva föremål för övervägande i samband med den av 1935 års riksdag begärda utredningen om omreglering av trafikförsäkringen. I skrivelsen anfördes härom:

Varken enligt nuvarande bestämmelser eller enligt de sakkunnigas förslag förelåge registreringsplikt för lättviktsmotorcyklar. Det syntes med hänsyn härtill knappast möjligt att göra de nu i fråga om trafikförsäkring å andra motorfordon gällande bestämmelserna direkt tillämpliga å lättviktsmotorcyklar. För övrigt förefölle det, som om försäkringen för dessa senare fordon icke behövde givas en fullt lika stor räckvidd som för andra fordon. Det syntes även önskvärt, att då lättviktsmotorcyklarna icke minst torde ha funnit köpare bland mindre inkomsttagare, försäkringspremierna kunde hållas så låga som möjligt. Redan nu syntes en billig försäkringsform stå till förfogande för lättviktsmotorcyklar, ehuru denna försäkring grundades på frivillighet. Vid sina överväganden angående berörda fråga hade de sakkunniga bland annat tänkt sig, att en viss kontroll över fullgörandet av en eventuell försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar kunde vinnas, om försäkringskvitton anordnades i form av metallbrickor, vilka kunde anbringas å motorcyklarna och vara tillgängliga vid trafikkontroll.

I de avgivna yttrandena över de vägtrafiksakkunnigas förslag gjordes emellertid från olika håll gällande, att lättviktsmotorcyklarna borde i fråga om besiktnings-, registrerings-, försäkrings- och körkortstvång likställas med andra motorfordon.

I propositionen nr 213 till *1936 års riksdag* med förslag till motorfordonsförordning m. m. anförde chefen för kommunikationsdepartementet, att det åtminstone tillsvidare icke syntes lämpligt att för lättviktsmotorcyklarna stadga besiktnings-, registrerings- och försäkringsplikt, samt att det ej heller finge anses påkallat att fordra särskilt tillstånd till förande av sådant fordon. Däremot meddelades såsom av det föregående framgår vissa ändrade bestämmelser i fråga om fordonens beskaffenhet.

Andra lagutskottet yttrade i sitt över propositionen avgivna utlåtande (nr 55), som i denna del godkändes av riksdagen:

Utskottet hade intet att erinra mot den av Kungl. Maj:t föreslagna författningsändringen. Lättviktsmotorcyklarna hade en ingalunda oväsentlig uppgift att fylla såsom ett billigt och lättskött fortskaffningsmedel, i synnerhet å landsbygden. De torde i stor utsträckning begagnas av arbetare, som hade sina bostäder långt från arbetsplatserna men även av lantbrevbärare m. fl. Utskottet hade ansett befogat att såvitt möjligt söka undvika åtgärder som skulle kunna motverka bruket av desamma. Utskottet ville emellertid framhålla, att därest genom teknikens utveckling dylika fordon skulle kunna uppdrivas till mera avsevärda hastigheter och med hänsyn härtill bliva mera farliga för trafiksäkerheten, statsmakterna borde taga under övervägande, huruvida tillräckliga skäl förefunnes att låta dylika cyklar intaga en gynnad särställning i olika hänseenden i förhållande till andra motorcyklar.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 16 februari 1937 påyrkade *Sveriges droskbilägares riksförbund* införande av körkorts-, registrerings-, skatte- och försäkringsplikt beträffande lättviktsmotorcyklar. I yttrande häröver den 17 mars 1937 förordade *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,* i anslutning till det av 1934 års vägtrafiksakkunniga gjorda uttalandet, införande av viss försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklarna men ansåg i övrigt att under den korta tid, som 1936 års motorfordonsförordning tillämpats, icke framkommit några omständigheter som kunde motivera ändring av bestämmelserna.

Sedermera hemställde emellertid *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 oktober 1937, med överlämnande av en fram-

ställning i ämnet till styrelsen från *länsstyrelsen i Västerbottens län,* att även frågorna rörande införande av besiktnings- och körkortstvång samt rörande skärpta bestämmelser för fordonens konstruktion och utförande måtte upptagas till ny prövning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i skrivelsen, bland annat:

Det vore numera möjligt att med en lättviktsmotorcykel, som i viktshänseende hölle sig inom ramen av motorfordonsförordningens föreskrifter, under normala förhållanden uppnå hastigheter av 70 kilometer i timmen och däröver. På grund av denna stora hastighet samt med hänsyn till den snabba utveckling, lättviktsmotorcyklarna genomgått, kunde numera knappast anses råda samma förhållanden som då gällande bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar fastställdes. Då dessutom användandet av lättviktsmotorcyklar nått en icke tidigare beräknad omfattning och deras antal alltjämt ökades, vore motiverat, att åtgärder vidtoges i avsikt att nedbringa de med deras användande förenade trafikriskerna.

I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 29 november 1937 påyrkade *Svenska motorförbundets Stockholmsavdelning* och *centralnämnd* införande av försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar och skärpta krav på deras konstruktion. Beträffande försäkringen anfördes bl. a.:

Förarna av dessa fordon utgjordes huvudsakligast av ungdomar, vilka icke vore i stånd att påtaga sig det ekonomiska ansvaret för eventuellt inträffande olyckor. En ansvarighetsförsäkring skulle såväl för dem själva som övriga trafikanter betyda en betydligt ökad säkerhet såväl när det gällde personliga skador som skador å egendom.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 14 juli 1938 förordade jämväl *Svenska motorförbundets lättviktscykelsektion* i anslutning till sistnämnda skrivelse ändrade bestämmelser om lättviktsmotorcyklarna samt införande av körkort och obligatorisk ansvarighetsförsäkring för dem. I sistnämnda hänseende anfördes bl. a.:

En dylik försäkring måste dock grundas på en ingående och tillförlitlig statistik över inträffade olycksfall, där tredje man kommit till skada genom lättviktsmotorcykelförares förvållande. I det flesta antalet dylika olyckor vore det enbart föraren själv som komme till skada. Det kunde därför förutsättas, att premiesatserna för en obligatorisk ansvarighetsförsäkring borde kunna sättas betydligt lägre än de, vilka nu tillämpades av försäkringsbolagen och vilka hindrade en mera allmän frivillig ansvarighetsförsäkring. Även om dock premierna för en dylik obligatorisk ansvarighetsförsäkring måste bliva av rätt stor ekonomisk betydelse för nyttjarna av fordonet, vore dock den trygghet, som försäkringen innebure för dem själva och andra trafikanter, värd offret.

Trafiksäkerhetssakkunniga anförde i sitt omförmälda betänkande bl. a.:

De i 1936 års motorfordonsförordning vidtagna ändringarna rörande lättviktsmotorcyklarna hade medfört ett överraskande resultat. Medan tillverkningen av lättviktsmotorcyklar i vårt land tidigare alltsedan år 1927 varit skäligen obetydlig, tillverkades år 1937 omkring 20 000 lättviktsmotorcyklar och för år 1938 torde tillverkningen komma att stiga till cirka 35 000. Genom användning av s. k. lättmetall hade det blivit möjligt att framställa en motor, som i förening med fordonets låga vikt möjliggjorde topphastigheter på över 70 kilometer i timmen och en normal hastighet, som överstege 50 kilometer i timmen och alltså vore två à tre gånger större än den normala hastigheten hos en vanlig trampcykel.

Med den starka ökningen av antalet lättviktsmotorcyklar hade följt en kraftig

stegring av antalet olyckor vid trafik med dylika fordon. Enligt vederbörande polischefers rapporter till statistiska centralbyrån inträffade under år 1936 162 sådana trafikolyckor, vid vilka dödades 16 personer, därav 14 lättviktsmotorcyklister. Under år 1937 hade dessa siffror stigit till respektive 365, 27 och 25. Under förra hälften av år 1938 hade enligt en av de sakkunniga gjord sammanställning av tidningsuppgifter vid trafikolyckor med lättviktsmotorcyklar dödats 21 personer, därav 20 förare av dylika fordon.

De sakkunniga, som till fullo beaktat lättviktsmotorcyklarnas stora betydelse såsom ett billigt och praktiskt fordon för menige man, hade till en början i samråd med vederbörande fabrikanter undersökt, huruvida möjlighet funnes att skapa en långsammare och följaktligen ofarligare lättviktsmotorcykel, med eller utan pedaler, vilken alltjämt skulle kunna lämnas i huvudsak fri från gällande bestämmelser. Enligt de sakkunnigas uppfattning vore en hastighet av 35 kilometer i timmen på horisontell väg den högsta, som borde ifrågakomma för den tilltänkta motorcykeltypen. Under överläggningarna hade emellertid av det övervägande flertalet fabrikanter med styrka hävdats, att den av de sakkunniga ifrågasatta vägen icke vore framkomlig. Bland annat hade betonats, att varje anordning, som vidtoges med motorn eller med fordonet i övrigt i syfte att begränsa hastigheten, skulle kunna göras verkningslös genom tämligen enkla förändringar eller utbyten.

De sakkunniga hade emellertid det oaktat icke velat helt frångå tanken på en dylik lösning och skulle för sin del finna det synnerligen lyckligt, om under ärendets fortsatta behandling ett hållbart uppslag därtill kunde framkomma.

De sakkunniga hade kommit till den uppfattningen, att de skäl som tidigare föranlett statsmakterna att för de egentliga motorcyklarna föreskriva besiktning, registrering, körkort och trafikförsäkring med samma styrka talade för att i stort sett enahanda bestämmelser vunne tillämpning jämväl beträffande lättviktsmotorcyklar av nu gängse typ samt att de trafikregler och straffbestämmelser som ansetts påkallade beträffande förstnämnda fordon borde gälla även för de senare.

Beträffande trafikförsäkring torde just i fråga om lättviktsmotorcyklar, vilkas ägare och förare väl i regel vore att finna inom de ekonomiskt svagares led, en obligatorisk trafikförsäkring vara särskilt påkallad i båda parternas intresse. Visserligen syntes erfarenheten utvisa, att lättviktsmotorcyklar, liksom även motorcyklar, icke medförde lika stora faror för andra trafikanter som bilarna. Att avsevärda risker likväl förelåge torde bland annat bestyrkas av det förhållandet, att tillverkare och försäljare av lättviktsmotorcyklar vid försäljning på avbetalning och med äganderättsförbehåll i regel syntes ha ansett påkallat att genom en ansvarighetsförsäkring skydda sig mot de skadeståndskrav från tredje man som kunde komma att framställas mot dem såsom ägare till fordonet. Då emellertid frågan om införande av trafikförsäkring å lättviktsmotorcyklar för närvarande vore under övervägande av trafikförsäkringssakkunniga, vore något vidare yttrande i frågan från trafiksäkerhetssakkunnigas sida icke påkallat.

Vidare uttalades, att farhågorna för att genomförandet av skärpta bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar skulle medföra en mycket kraftig nedgång i försäljningssiffrorna vore starkt överdrivna. Den stora publik, som enligt vad från fabrikanthåll vitsordades hade ett verkligt behov av ifrågavarande fordon, torde näppeligen komma att avstå från detsamma av den anledningen att rätten att bruka fordonet bleve förenad med vissa villkor som komme att medföra dels vissa i varje fall endast tillfälliga besvär i samband med fordonets förvärvande och dels en procentuellt sett obetydlig höjning av kostnaderna. Självfallet vore det dock synnerligen önskvärt, att dessa besvär och kostnader i möjligaste mån inskränktes. Det anmärktes, att beträffande försäkringen detaljerade föreskrifter rörande premieberäkningen funnos. I den mån lättviktsmotorcyklarnas farlighet för andra trafikanter än fordonens egna förare befunnes vara av den relativt ringa omfattning som

hittills tillgängliga uppgifter syntes giva vid handen, torde detta förhållande följaktligen komma försäkringstagarna till godo i form av måttliga premiesatser.

Trafiksäkerhetssakkunnigas förslag innebär, såvitt nu är ifråga, att från och med den 1 juli 1939 lättviktsmotorcyklarna skola vara registrerade och att vid ansökan om registrering skall fogas vederbörligt försäkringsbevis.

Till de sakkunniga ha för att tagas i övervägande i förevarande sammanhang överlämnats en av *Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund* och *Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 september 1937 gjord framställning om förpliktelse för ägare av trampcykel att hava cykeln trafikförsäkrad i av Kungl. Maj:t härför godkänd försäkringsanstalt. Över denna framställning ha yttranden inhämtats från en del myndigheter och sammanslutningar. Angående innehållet i yttrandena må nämnas följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fann framställningen värd beaktande och ansåg, att ärendet borde upptagas till utredning av trafikförsäkringssakkunniga. *Cyklisternas riksförening, Cykelfrämjandet* tillstyrkte, att frågan gjordes till föremål för grundlig utredning. *Försäkringsinspektionen* anförde, att innan en dylik försäkring infördes borde vara ådagalagt, att försäkringen kunde anses motiverad med hänsyn till antalet och omfattningen av de skador, som ifrågavarande fordon förorsakade tredje man, men att utredning härom saknades. *Svenska försäkringsbolags riksförbund* åberopade yttranden av *Föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar* och *Tarifföreningen för ansvarighets-, glas-, inbrotts-, resgods- och vattenledningsskadeförsäkring.* I *trafikförsäkringsföreningens* yttrande anfördes, att skäl syntes föreligga för att tillsvidare uppskjuta frågan om försäkringstvång för cyklisterna. Vad anginge kollisioner mellan cyklister och motorfordon borde utredningen om trafikförsäkringens omdaning avvaktas, då därav komme att bero, i vilken omfattning trafikförsäkringen framdeles komme att omfatta personskador vid dylika kollisioner jämväl i den mån skadorna vållats av cyklisterna. Utredning saknades vidare om i vilken omfattning cykeltrafiken vållade skador för annan trafik än motorfordonstrafiken. I varje fall borde ej utredningen om obligatorisk cykelansvarighetsförsäkring sammankopplas med utredningen om trafikförsäkringen, bland annat därför att sistnämnda utredning därigenom förmodligen skulle avsevärt fördröjas. *Tarifföreningen* uttalade, att införandet av obligatorisk ansvarighetsförsäkring för cyklister vore beroende på, huru nödvändigt ett dylikt skydd kunde anses vara med hänsyn till tredje man. Om trafikförsäkringen för motorfordon utvidgades, komme behovet att utnyttja skadeståndsrätten mot cyklister i viss mån att minskas. Med hänsyn härtill torde införandet av försäkringstvång för cyklisterna lämpligen böra anstå i avvaktan på, huruvida en sådan utvidgning komme att äga rum. I vilken utsträckning cyklister vållade skada i andra fall än vid kollision med motorfordon undandroge sig föreningens bedömande. Någon erfarenhet härutinnan torde man kunna erhålla först sedan den frivilliga cyklistansvarighetsförsäkringen varit i kraft någon tid. Jämväl med hänsyn härtill torde frågan om försäkringstvång för cyklisterna böra anstå tillsvidare.

Vid frivillig ansvarighetsförsäkring för lättviktsmotorcykel uttages enligt Svenska automobiltarifföreningens tariff en årspremie från 35 kronor, när fordonet har sitt ordinarie garage i Stockholm, ned till 14 kronor, när fordonet har sitt ordinarie garage på Gotland. Härjämte utgår bonus för skadefria år såsom vid trafikförsäkring med 10, 20, 40 och 50 procent efter respektive 1, 2, 3 och 4 skadefria år. Sådan försäkring omfattar icke försäk-

ringstagarens skadeståndsskyldighet gent emot person, vilken såsom passagerare medföljer den försäkrade motorcykeln.

De sakkunniga.

De sakkunniga ansluta sig till trafiksäkerhetssakkunnigas uppfattning, att trafikförsäkringsplikt bör införas för lättviktsmotorcyklar. Såvitt för närvarande kan bedömas torde visserligen tredje man icke i mera avsevärd omfattning förorsakas skada i följd av trafik med dylika fordon, i det att de flesta skadorna drabba förarna själva. Risken för svåra skador å tredje man genom trafik med sådana fordon torde dock vara så stor, att trafikförsäkring kan anses motiverad. Härtill kommer det förhållandet att vid ett genomförande av trafiksäkerhetssakkunnigas förslag skillnaden mellan lättviktsmotorcyklar och andra motorcyklar komme att i stort sett utplånas.

I samband härmed må påpekas en omständighet, som är ägnad att aktualisera kravet på trafikförsäkring för lättviktsmotorcyklar. De sakkunniga syfta härvid på att bilansvarighetslagen, som enligt de sakkunnigas förslag skall upphävas, även avser lättviktsmotorcyklar. Den i nämnda lag stadgade utvidgade skadeståndsansvarigheten för ägare, brukare och förare skall emellertid såvitt rörer bilar, omnibussar och andra motorcyklar än lättviktsmotorcyklar ersättas av en utvidgad trafikförsäkring. Att bibehålla den äldre lagstiftningen endast för lättviktsmotorcyklar torde icke böra ifrågakomma. Införes trafikförsäkringsplikt även för lättviktsmotorcyklar, undviker man att tredje man vid skada i följd av trafik med dylikt fordon kommer i en försämrad ställning.

De sakkunniga kunna dock ej underlåta att uttala, att med hänsyn till det ringa antal skador, som genom lättviktsmotorcyklarna tillfogas tredje man, det är möjligt, att det ekonomiska resultatet av försäkringen, särskilt beträffande relationen mellan omkostnader och skadeersättningar, icke kommer att bliva särdeles gynnsamt.

Med hänsyn till att ägarna av lättviktsmotorcyklar ofta befinna sig i ekonomiskt små förhållanden är av vikt, att försäkringen ordnas på ett sätt som icke blir alltför betungande för dem. Det torde emellertid kunna förväntas, att försäkringspremierna ej komma att bliva högre än att de utan svårighet kunna bäras av ägarna. Sannolikt kunna premierna, särskilt om kontroll utövas över att fordonen föras av kompetenta personer och att fordonen äro i körduglig skick, sättas lägre än de belopp som nu uttagas vid frivillig försäkring. I premiehänseende spelar den utvidgning av försäkringen, som de sakkunnigas förslag till trafikförsäkringslag innebär, här föga roll, bland annat därför att å lättviktsmotorcyklarna enligt trafiksäkerhetssakkunnigas förslag skola få medföras passagerare endast om särskilda anordningar härför vidtagits å fordonen. Att i besparingssyfte begränsa försäkringens omfattning i fråga om lättviktsmotorcyklarna torde icke böra ifrågakomma. Önskvärt vore däremot, att särskilda premier fastställdes för motorcyklar av huvudsakligen den art som nu betecknas som lättviktsmotorcyklar. Enligt trafiksäkerhetssakkunnigas förslag skulle gränsen mellan lättviktsmo-

torcyklar och andra motorcyklar i viss mån kvarstå i fråga om beskattningen. Därutinnan skulle gälla skattefrihet för motorcykel som icke vore försedd med bivagn och vars tjänstevikt icke överstege 75 kilogram. Genomföres en sådan gruppindelning vid beskattningen, torde kunna ifrågasättas att göra en motsvarande indelning vid bestämmandet av försäkringspremierna.

Med avseende å formen för försäkringen ha trafiksäkerhetssakkunniga i samband med förslaget om att lättviktsmotorcyklarna skola registreras föreslagit, att försäkringen liksom för andra motorfordon skall knytas till registreringen. I frågans nuvarande läge anse sig de sakkunniga böra utgå från detta förslag.

De sakkunniga ha övervägt, om försäkringen bör ske genom årlig premiebetalning i vanlig ordning eller genom uttagande av en engångspremie vid försäljningen av fordonen. Till förmån för sistnämnda anordning talar främst, att därigenom kontroll- och administrationskostnaderna torde kunna väsentligt nedbringas. Å andra sidan komme ett dylikt system att medföra en ej obetydlig merutgift vid inköpet av motorcykeln varjämte svårigheter föreligga att bestämma premiens belopp och att ordna försäkring av de lättviktsmotorcyklar som redan äro i bruk. De sakkunniga anse därför, att man först bör pröva systemet med årlig premiebetalning på samma sätt som för andra motorfordon. Skulle detta system visa sig medföra alltför ogynnsamt resultat, torde böra övervägas att övergå till ett system med engångspremier.

På grund av vad sålunda anförts föreslå de sakkunniga, att det i gällande lag stadgade undantaget från försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar icke skall bibehållas samt att för dem liksom för andra motorfordon försäkringen skall ske mot årlig premiebetalning och kontrollen knytas till registreringen.

Trafiksäkerhetssakkunniga ha i betänkandet uttalat, att de icke velat helt frångå tanken på möjligheten att skapa en långsammare och följaktligen ofarligare motorcykel, vilken alltjämt skulle kunna lämnas i huvudsak fri från gällande bestämmelser. Därest en sådan lösning kommer till stånd, synes befrielsen tillsvidare även böra avse försäkringsplikten. Frågan om trafikförsäkring å dylika långsammare motorcyklar torde närmast sammanhänga med frågan om trafikförsäkring å vanliga trampcyklar.

Vad angår sistnämnda fråga, som överlämnats till de sakkunnigas övervägande, anse de sakkunniga, i överensstämmelse med vad som uttalats i försäkringsorganisationernas yttranden därom, att någon trafikförsäkring för trampcyklar icke för närvarande bör genomföras. Erfarenheten har ännu ej givit vid handen, att de skador som genom trampcyklar förorsakas tredje man äro av den natur, att en dylik synnerligen omfattande och genomgripande åtgärd är påkallad. I den mån sådana skador inträffa, torde de i regel vara av mera lindrig natur. Dock synes utvecklingen böra statistiskt följas, så att frågan kan ånyo upptagas, om förhållandena därtill föranleda.

Det av trafiksäkerhetssakkunniga framlagda förslaget innebär, att registrering av lättviktsmotorcyklar skall ske före den 1 juli 1939 och att vid registreringen skall företes försäkringsbevis.

Såsom av det följande framgår föreslås emellertid, att den nya trafikförsäkringslagen skall träda i kraft den 1 januari 1940. Det torde ej vara möjligt att låta lagen träda i kraft tidigare. Att införa en särskild försäkring enligt äldre lag för lättviktsmotorcyklar för tiden från den 1 juli 1939 till den 1 januari 1940 kan uppenbarligen ej komma i fråga. Med hänsyn härtill hemställa de sakkunniga, att det tages under övervägande att låta samtliga de nya reglerna om lättviktsmotorcyklar eller åtminstone de regler, som ha närmare sammanhang med försäkringen, såsom angående registrering och besiktning, träda i kraft först den 1 januari 1940. Härigenom undvikas också de svårigheter, som torde komma att uppstå att medhinna dessa bestämmelsers tillämpning redan från den 1 juli 1939.

Statens motorfordon.

Staten är enligt 4 § gällande trafikförsäkringslag fritagen från försäkringsplikt. Om staten såsom ägare av motorfordon icke tagit trafikförsäkring och i följd av trafik med fordonet uppstår skada, för vilken staten eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten 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 utskottsutlåtandet 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.

De sakkunniga ha från vissa statliga myndigheter infordrat uppgifter om trafikförsäkring, premier och skadeersättningar under åren 1935—1937 beträffande dem tillhöriga motorfordon. Härom hänvisas till omstående sammanställning, tabell A. Såsom därav framgår ha bland andra postverket,

Uppgifter om skador i följd av trafik med

År		*Trafikförsäkrade*				
		Antal fordon (per 31/12 varje år)				
		personbilar	lastbilar	specialfordon[2]	motorcyklar	hela antalet
Postverket	1935	108	97	—	45	250
	1936	114	108	—	45	267
	1937	120	118	—	39	277
Tullverket	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
Telegrafverket	1935	103	123	324	—	550
	1936	119	133	398	—	650
	1937	135	152	459	—	746
Statens järnvägar[5]	1935	48	—	—	—	48
	1936	76	—	—	—	76
	1937	86	1	—	—	87
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen	1935	—	—	—	—	—
	1936	1	—	—	—	1
	1937	1	—	—	—	1
Statens vattenfallsverk	1935	28	12	51	3	94
	1936	28	15	60	2	105
	1937	34	19	65	1	119
Medicinalstyrelsen med statens sjukvårdsinrättningar	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
Domänstyrelsen	1935	2	8	—	—	10
	1936	2	9	—	—	11
	1937	2	8	—	—	10
Arméförvaltningen	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	1	—	1
	1937	—	—	1	—	1
Marinförvaltningen	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
Flygförvaltningen	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
Statspolisen	1935	44	—	—	12	56
	1936	51	—	—	13	64
	(1/11) 1937	75	—	—	10	85
Summa	**1935**	**333**	**240**	**375**	**60**	**1 008**
	1936	**391**	**265**	**459**	**60**	**1 175**
	1937	**453**	**298**	**525**	**50**	**1 326**

[1] Med motorfordon avses här sådana motorfordon som äro inrättade för person- eller gods-
[2] Härmed avses brandbilar, ambulansbilar och andra dylika för person- eller godsbefordran
[3] Här upptages summan av de belopp, som för under året inträffade skador utbetalats
[4] Hänsyn tages endast till sådana skador, som skolat ersättas av försäkringsgivaren om inträffade skador utbetalats samt, där skadan ej slutreglerats, beräknas komma att utgå.
[5] De trafikförsäkrade fordonen äro huvudsakligen omnibussar i linjetrafik, som statens

Tabell A.

statliga myndigheter tillhöriga motorfordon.[1]

fordon		*Icke trafikförsäkrade fordon*					
		Antal fordon (per 31/12 varje år)					
Under året inbetalade premier till försäkringsgivaren kr.	Skadebelopp[3] kr.	personbilar	lastbilar	specialfordon[2]	motorcyklar	hela antalet	Skadebelopp[4] kr.
25 914: 86	10 303: 55	—	—	—	—	—	—
27 086: 89	5 279: 70	—	—	—	—	—	—
29 134: 00	15 982: 50	—	—	—	—	—	—
—	—	31	—	—	2	33	511: 75
—	—	30	—	—	1	31	325: 06
—	—	38	—	—	1	39	18: 75
24 996: 46	16 476: 41	—	—	—	25	25	—
29 611: 69	36 387: 63	—	—	—	16	16	—
34 389: 93	38 784: 04	—	—	—	6	6	—
13 795: 97	1 675: 90	74	31	—	—	105	393: 23
19 294: 89	9 674: 56	89	31	—	—	120	820: 90
27 348: 90	1 463: 55	150	38	—	—	188	6 329: 22
—	—	—	—	—	—	—	—
110: 04	—	—	—	—	—	—	—
99: 04	—	—	—	—	—	—	—
4 532: 16	1 040: 50	—	—	—	—	—	—
4 682: 11	3 386: 64	—	—	—	—	—	—
5 704: 72	2 245: 32	—	—	—	—	—	—
—	—	16	34	7	—	57	901: 58
—	—	19	35	9	—	63	10: —
—	—	22	36	10	—	68	370: 61
782: 26	1 491: 95	—	—	—	—	—	—
904: 88	164: 08	—	—	—	—	—	—
739: 60	50: 50	—	1	—	—	1	—
—	—	119	268	52	210	649	1 928: 53
71: —	—	141	292	58	220	711	2 317: 94
71: —	—	164	331	65	277	837	11 014: 34
—	—	4	20	4	1	29	73: 66
—	—	4	23	3	1	31	1 977: 47
—	—	6	39	6	2	53	1 939: 29
—	—	22	26	26	7	81	254: —
—	—	25	29	28	9	91	1 601: 76
—	—	27	37	31	9	104	1 437: 87
2 580: 57	3 111: 56	—	—	—	—	—	—
2 855: 75	5 351: 22	—	—	—	—	—	—
3 277: 29	3 488: 67	—	—	—	—	—	—
72 602: 28	**34 099: 47**	**266**	**379**	**89**	**245**	**979**	**4 062: 75**
84 617: 25	**60 243: 83**	**308**	**410**	**98**	**247**	**1 063**	**7 053: 13**
100 764: 48	**62 014: 58**	**407**	**482**	**112**	**295**	**1 296**	**21 110: 08**

befordran och icke motorredskap eller traktortåg.
avsedda motorfordon.
av försäkringsgivaren samt, där skadan ej slutreglerats, beräknas komma att utgå.
trafikförsäkring funnits. I kolumnen upptages summan av de belopp, som för under året

järnvägar bedriver under den form att aktierna i privata omnibusföretag inköpts.

telegrafverket, statens vattenfallsverk, domänstyrelsen och statspolisen sina fordon försäkrade. Däremot äro tullverkets, medicinalstyrelsens och krigsmaktens fordon oförsäkrade. Statens järnvägars fordon äro ej försäkrade med undantag för omnibussar i linjetrafik, som statens järnvägar bedriver genom särskilda aktiebolag.

Frågan om regleringen av skador vid trafik med staten tillhöriga motorfordon har ur olika synpunkter varit föremål för ett flertal framställningar till Kungl. Maj:t. Därvid har fråga varit dels om formerna för regleringarna av dessa skador, dels ock om förarnas ersättningsansvar. Delvis sammanhänga dessa frågor emellertid med varandra.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 januari 1935 yrkade *flygstyrelsen* — under framhållande att Kungl. Maj:t för närvarande i varje särskilt fall måste anvisa medel för täckande av skador å tredje man i följd av trafik med flygvapnets motorfordon — att regleringen av sådana skador måtte överflyttas från Kungl. Maj:ts till styrelsens prövning och avgörande. Styrelsen ansåg, att försäkring å fordonen icke borde tagas men att förarna ändock borde erhålla samma ställning i ekonomiskt hänseende som om å fordonen funnits försäkring även för skador å fordonen samt personer eller egendom som därmed befordrades. Ett särskilt anslag borde beviljas, varur medel utan Kungl. Maj:ts hörande kunde tagas till skaderegleringarna. I skrivelsen anfördes vidare bland annat:

Det nuvarande förfarandet enligt vilket beslutanderätten i nämnda frågor förbehållits Kungl. Maj:t — ett förhållande, som hade sin grund i ersättningarnas utgående från anslaget till extra utgifter — medförde en omständlighet, som ingalunda alltid motsvarades av ärendenas vare sig art eller betydelse. Sålunda erfordrades även i sådana fall, där domstol redan ålagt kronan viss till beloppet fixerad ersättningsskyldighet, särskilt beslut för medlens utanordnande. Mången gång hade de frågor av förevarande art, som bragts under Kungl. Maj:ts prövning, rört sig om ytterst obetydliga belopp, ned till ett eller annat tiotal kronor. Den bestående ordningen för dessa frågors handläggning hade även medfört dröjsmål i utgivandet av ersättningsbelopp till enskilda rättsägare.

I utlåtanden över flygstyrelsens framställning tillstyrkte *arméförvaltningen* och *marinförvaltningen* i stort sett vad flygstyrelsen föreslagit, arméförvaltningen dock bl. a. med den begränsningen, att vederbörande militära myndigheter skulle ur härför avsett anslag äga rätt att utan Kungl. Maj:ts hörande utbetala skadestånd till tredje man med högst 500 kronor, om ej skadeståndsbeloppet fastställts genom laga kraft vunnen dom.

Försvarsverkens civila personals förbund, Statstjänarnas centralorganisation, Svenska järnvägsmannaförbundet samt *Telegraf- och telefonmannaförbundet* hemställde i skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 december 1935, att till skydd för förarna 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. I skrivelsen anfördes, bland annat:

Om en hos staten anställd förare av motorfordon av domstol ålagts ersättning för uppkommen skada å det egna, staten tillhöriga fordonet, torde verks- och för-

valtningsmyndigheten med hänsyn till avsaknaden av bestämmelser icke anse sig böra eller kunna efterskänka sin fordran hos föraren på annat sätt än genom framställning till Kungl. Maj:t och riksdagen. Då ett dylikt förfarande vore synnerligen omständligt och endast torde ha ifrågakommit, när det varit fråga om större skadeståndsbelopp, bleve följden den, att förarna av statens fordon i regel torde få ersätta de skador, som uppstode å det egna, staten tillhöriga fordonet. Från dylik ersättningsskyldighet vore förare av motorfordon i enskild tjänst i regel frikallade, enär trafikförsäkringen där icke allenast omfattade skada å person och annan tillhörig egendom utan jämväl å det egna fordonet. Då skador å eget fordon torde vara övervägande, vore det uppenbart, att det för förare av statens fordon vore minst lika betydelsefullt att få skadeståndsfrågan på ett tillfredsställande sätt ordnad som det varit möjligt för enskilda förare. Statens förare vore i allmänhet medlemmar i organisationer och gång efter annan hade framställningar från dessa medlemsgrupper inkommit med krav på åtgärders vidtagande avseende fullständig likställighet med förare i enskild tjänst. Berörda krav vore av beskaffenhet att icke kunna avvisas och mycket starka skäl talade för att fullständig likställighet på hithörande område åvägabragtes mellan förare av staten eller enskild ägt fordon. Möjlighet till denna likställighet låge i det av staten själv anvisade försäkringstvånget såväl mot skada å person som å annans och egen egendom, i sistnämnda avseende staten tillhöriga fordon.

Över personalorganisationernas skrivelse inhämtades yttranden från arméförvaltningen, marinförvaltningen, flygstyrelsen, medicinalstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, generaltullstyrelsen, domänstyrelsen och statspolisintendenten. De hörda myndigheterna uttalade sig allmänt för att förarna borde ha samma ställning som om fordonen varit fullständigt försäkrade, d. v. s. försäkrade även mot skada å fordonen. Det framhölls ock, att detta system redan tillämpades i praxis. Beträffande spörsmålet om försäkring borde tagas å statens motorfordon eller icke gingo åsikterna hos de hörda myndigheterna isär. De *militära* myndigheterna, *järnvägsstyrelsen* och *medicinalstyrelsen* ansågo, att någon försäkring icke borde tagas. *Vattenfallsstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen* och *statspolisintendenten* tillstyrkte, att fordonen trafikförsäkrades, men uttalade sig emot att fullständig försäkring toges. *Generaltullstyrelsen* förordade försäkringsformen såsom det ändamålsenligaste sättet för frågans lösning under förutsättning att statsfinansiella skäl icke lade hinder i vägen. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalade, att förslaget att för statens motorfordon använda gängse försäkringsform för skador å egna fordonet borde prövas och att hela frågan borde allsidigt utredas. *Domänstyrelsen* ansåg, att frågan om trafikförsäkring å statens fordon borde bliva föremål för utredning. Därvid borde undersökas, om icke för undvikande av försäkring något av statens centrala organ skulle för hela statsförvaltningen lämpligen kunna omhändertaga de uppgifter, som med försäkringarna åsyftades. Försäkring borde i regel ej tagas för skada å eget fordon.

Statskontoret ansåg sig icke böra understödja framställningen om ett allmänt bemyndigande för vederbörande myndigheter att ordna fullständig försäkring för deras motorfordon samt anförde bland annat:

Statsverket borde i stället i egenskap av fordonets ägare självt hålla föraren skadeslös icke blott för skador mot tredje man, utan även för andra skador. Dock borde detta givetvis icke ske, för den händelse uppsåt eller grov vårdslöshet från förarens sida förelåge. Därest bestämmelser av denna innebörd meddelades, torde förare av statens fordon komma att erhålla en avsevärt bättre ställning än som följde av nu gällande föreskrifter på området. De av personalorganisationerna anförda synpunkterna torde ock genom den föreslagna anordningen bliva i huvudsak tillgodosedda. För att medel skulle stå till förfogande för gäldande av uppkommande kostnader på grund av statsverkets ifrågavarande skadeståndsskyldighet m. m. samt för reparation av statens egna fordon efter kollisioner, då staten hade att själv bekosta reparationen, förefölle det statskontoret lämpligt, att å riksstaten anvisades dels ett anslag under fjärde huvudtiteln, dels ock ett anslag under sjunde huvudtiteln, båda av förslagsanslags natur. Under förutsättning att kommunikationsverken själva bestrede sina utgifter för förevarande ändamål, borde förstberörda anslag avses för fordon vid försvarsväsendet och anslaget under sjunde huvudtiteln för andra fordon än dem, som tillhörde försvarsväsendet och kommunikationsverken. Därest det för särskilda förvaltningsområden skulle befinnas önskvärt att meddela undantag från ovan angivna allmänna regler rörande statsverkets ersättningsskyldighet vid skador av berörda art, syntes Kungl. Maj:t böra äga att besluta härom. Det torde nämligen icke vara uteslutet, att det i vissa fall — särskilt i fråga om fordon, som i större städer vore i ständig trafik — kunde vara för statsverket ekonomiskt förmånligt att — i stället för att självt ansvara för skadan — taga fullständig försäkring. Även beträffande ambulansbilar syntes likartade synpunkter kunna göras gällande.

Frågan togs vidare upp av *riksdagens år 1935 församlade revisorer*. Dessa anförde under § 11 av sin berättelse, att de funnit anledning undersöka, i vilken omfattning statens affärsverk toge och vidmakthölle försäkringar å dem tillhöriga motorfordon. Denna undersökning hade visat, att av affärsverken endast järnvägsstyrelsen i enlighet med lagens medgivande underlåtit att försäkra sådana motorfordon, vilka fölle inom lagens bestämmelser. Efter att ha återgivit vissa uppgifter rörande telegrafverkets premiekostnader för trafikförsäkring och av försäkringsgivaren i anledning av skadeståndskrav mot telegrafverket utbetalta ersättningar, anförde revisorerna:

Anledningen till att staten befriats från skyldighet att trafikförsäkra sina motorfordon torde i första hand vara, att staten måste anses vara fullt vederhäftig för den skadeståndsplikt, som kunde förorsakas genom dess fordon. De av telegrafstyrelsen lämnade uppgifterna rörande trafikförsäkringen av telegrafverkets bilar gåve emellertid vid handen, att de skadestånd, vederbörande försäkringsgivare under åren 1932, 1933 och 1934 utgivit för telegrafverket åliggande skadeståndsskyldighet, utgjort i medeltal allenast 43·5 procent av de utav telegrafstyrelsen för samma år erlagda premierna. Telegrafverket hade sålunda under ifrågavarande år genom att ha sina motorfordon trafikförsäkrade fått vidkännas större kostnader än som skulle varit fallet, därest trafikförsäkring ej tagits. Visserligen kunde ovan angivna resultat för telegrafverket icke läggas till grund för ett avgörande, huruvida det kunde anses vara ekonomiskt fördelaktigt att ha staten tillhöriga motorfordon trafikförsäkrade, men enligt revisorernas mening låge det i sakens natur, att så icke vore förhållandet. Frånsett affärsverken hade staten icke heller — annat än i rena undantagsfall — brukat försäkra sin egendom.

Revisorerna funno vad sålunda förekommit vara av beskaffenhet att böra föranleda en närmare utredning, huruvida staten tillhöriga motorfordon över huvud taget borde vara trafikförsäkrade.

I anledning av revisorernas uttalande avgåvos yttranden av generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, vilka samtliga uttalade sig för att statens motorfordon borde vara trafikförsäkrade.

Generalpoststyrelsen framhöll, att de privata försäkringsbolagen kunde genom sina ombud på ett billigt sätt ombesörja de lokala skaderegleringar, som vore erforderliga enligt trafikförsäkringslagen, samt att sådana enskilda bolag, vilkas verksamhet uteslutande omfattade försäkringar, måste besitta större vana, förmåga och smidighet än ett statligt verk med annat verksamhetsområde att i skaderegleringsfrågor träffa förmånliga uppgörelser. Postverkets kostnader för skadestånd jämte skaderegleringar skulle, därest fordonen icke vore trafikförsäkrade, i stort sett motsvara den försäkringspremie, som nu erlades. Arbetet med skaderegleringar krävde ofta personal med juridisk kompetens och skulle därför i många fall icke kunna överlämnas till vederbörande lokala organ utan måste handhavas inom generalpoststyrelsen.

Förarna av postverkets fordon åtnjöte bästa skydd genom trafikförsäkring i ett enskilt bolag. Hade försäkring icke tagits, vore föraren och ägaren (staten) parter vid skadefall; vid trafikförsäkring däremot vore föraren jämte ägaren motpart till försäkringsgivaren. I senare fallet sammanfölle förarens intressen i stort sett med ägarens och tillvaratoges gentemot försäkringsgivaren av ägaren, vilken i egenskap av statens verk och stor försäkringstagare intoge en betydligt starkare ställning gentemot försäkringsgivaren, än vad i förra fallet föraren skulle intaga gentemot ägaren (staten).

Telegrafstyrelsen ansåg, att man vid bedömande av denna fråga borde räkna med andra faktorer än premiesummor och skadeersättningar. Utgifterna för en motorfordonsskada bestode även i omkostnader för skadans utredning och reglering. En dylik utredning av skadefallet med åtföljande prövning av ersättningsanspråken förutsatte ovillkorligen med det stora antal bilar och bilskador, som det vid telegrafverket vore fråga om, en för ändamålet särskilt avdelad personal. Att exakt säga, hur stor den därför erforderliga personalökningen skulle komma att bliva, vore mycket vanskligt. Man finge emellertid räkna med dels särskild personal hos styrelsen för själva skaderegleringen, som med hänsyn till att speciellt regleringen av personskador krävde stor träning, omdömesförmåga och smidighet under alla förhållanden måste ske centralt, dels därigenom att verkets bilar vore stationerade på cirka 200 olika orter i landet, besiktningspersonal för undersökning på platsen av den inträffade skadegörelsen i åtminstone flertalet skador. Att även sistnämnda arbetsuppgifter krävde en väl kvalificerad och specialtränad personal låge i öppen dag.

För försäkringens bibehållande talade även hänsynen till allmänheten. För denna vore det av alldeles särskilt stor betydelse, att en snabb uppgörelse komme till stånd. På denna punkt vore staten som försäkringsgivare ovillkorligen handikappad. Den vidsträckta befogenhet, med vilken en privat försäkringsgivares ombud vore utrustad, gjorde det möjligt att snabbt nå ett för båda parterna tillfredsställande resultat och hade därigenom åstadkommit en långt driven smidighet vid handläggningen av skadefallen, som aldrig kunde uppnås av en med betydligt mindre befogenhet utrustad representant för en statlig myndighet. I stället för de privata försäkringsgivarnas många gånger träffade liberalitetsuppgörelser måste statsmyndigheterna kanske företaga en lång och tidsödande utredning och eventuellt hänskjuta frågan till domstols prövning. Vad som alldeles speciellt medverkade till att göra skaderegleringarna genom privata försäkringsgivare fortfärdiga vore den emellan dessa träffade kollisionsöverenskommelsen av innebörd, att kostnaderna för vissa kollisionsskador med förbiseende av de strängt rättsliga normerna och utan någon större utredning delades lika mellan de bolag, i vilka bilarna i fråga vore försäkrade. Förutsättningen för att denna överenskommelse

skulle träda i kraft vore emellertid, att båda bolagen dreve vagnskadeförsäkring, och den kunde sålunda ej tillämpas för telegrafverket som försäkringsgivare. Som sin egen försäkringsgivare skulle telegrafverket komma att stå som part gentemot försäkringsbolagen med deras under många år specialtränade personal och skulle, med ovan påpekade svårigheter att själv taga rättvisan i egen hand och för att skydda sig och sin personal för efterräkningar, bliva nödsakat att föra en hel del rättegångar, som frånsett kostnaden, som med all säkerhet bleve betydande, även komme att ådraga statsverket en mindre smickrande uppmärksamhet från allmänhetens, enkannerligen de skadeståndskrävandes sida. Det torde icke kunna bestridas, att den av bolagen drivna liberalitetsprincipen vid skaderegleringarna vore betydligt att föredraga framför en hårdragning av rättsanspråken, och framför allt att den vore mera i överensstämmelse med den obligatoriska trafikförsäkringens anda, nämligen att i första hand tillgodose dem, som lidit skada.

En annan och kanske ej minst viktig sida av saken vore trafikförsäkringens inverkan på förhållandet till motorförarpersonalen. Det torde ej kunna förnekas, att försäkringen genom nämnda snabbare och liberalare uppgörelsepraxis besparade personalen obehaget att svara i en hel del rättegångar om skadestånd, som vid upphörd försäkring troligen bleve följden, och det vore säkerligen en viss trygghet för föraren att veta, att vid de rättegångar, som trots allt ändock nu förekomme, hela försäkringsgivarens organisationsmaskineri sattes i gång för att avvärja ej blott skadeståndskravet utan även samtidigt eventuella böter för föraren. Genom försäkringen vore även telegrafverket befriat från den för en arbetsgivare rätt ömtåliga — och även många gånger rätt litet lönande — plikten att utöva regressrätt mot föraren. Ett slopande av försäkringen skulle högst sannolikt icke bidraga till att stärka det goda samarbetet med den personal huvudsakligen i reparatörs eller arbetares tjänsteställning, som hade det mödosamma och många gånger riskfyllda arbetet med förande av telegrafverkets motorfordon, och en ändring skulle även ur denna synpunkt vara synnerligen oklok.

Telegrafstyrelsen ville som sin bestämda uppfattning uttala, att trafikförsäkringen för verkets del av ovan anförda såväl ekonomiska som humanitära och andra skäl borde bibehållas.

Vattenfallsstyrelsen uttalade, att om vattenfallsstyrelsen upphörde med trafikförsäkringen någon tjänsteman vid centralförvaltningen måste speciellt utbildas för omhändertagande av skaderegleringen. Det vore tvivelaktigt, om vattenfallsstyrelsen kunde åstadkomma lika förmånliga skaderegleringar som ett försäkringsföretag, som disponerade personal med mera mångsidig erfarenhet, än vattenfallsstyrelsens specialist kunde få tillfälle att förvärva.

För de tjänstemän, som ålades att själva vara bilförare, medförde det en värdefull trygghetskänsla, att skadefrågorna av försäkringsbolagen ordnades snabbt och utan de minutiösa personliga förhör och utredningar, som torde komma att erfordras vid handläggningen inom ett statsverk, samt praktiskt taget alltid utan regresskrav på bilföraren.

Statsutskottet uttalade i anledning av vad riksdagens revisorer sålunda anfört i utlåtande till 1936 års riksdag (nr 141, punkt 3), att jämväl utskottet funne den av revisorerna berörda frågan vara förtjänt av beaktande. Då emellertid frågan genom den av personalorganisationerna den 10 december 1935 till Kungl. Maj:t gjorda framställningen komme att bliva föremål för Kungl. Maj:ts prövning, hade utskottet allenast velat för riksdagen omförmäla vad i ärendet förekommit. Utskottets utlåtande godkändes av riksdagen.

I en skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 oktober 1936 hemställde därefter *telegrafstyrelsen* om bemyndigande att få utbetala ersättning för skador, som

ej täcktes av trafikförsäkringen, i fall då domstol förpliktat förare av telegrafverket tillhörigt fordon att utgiva skadestånd till personer som befordrats med sådant fordon, dock med begränsning till högst 5 000 kronor för varje olycksfall. I yttrande över skrivelsen uttalade *Telegraf- och telefonmannaförbundet,* att försäkringsvägen helst borde väljas. Om ett maximibelopp skulle fastställas borde detta icke sättas lägre än 60 000 kronor. *Statskontoret* hänvisade i yttrande över skrivelsen till statsrevisorernas och riksdagens uttalande och ansåg sig icke böra tillstyrka framställningen.

Slutligen må nämnas, att i det år 1935 avgivna betänkandet med förslag till ändrad organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. (statens offentliga utredningar 1935: 24) föreslogs fullständig försäkring av *tullverkets* motorfordon. Chefen för finansdepartementet uttalade emellertid i propositionen i nämnda ämne till 1937 års riksdag, nr 226 sid. 65, att försäkringsfrågan borde komma under övervägande i samband med personalorganisationernas berörda framställning. Uttalandet föranledde ingen erinran från riksdagens sida.

Till de sakkunniga ha för att tagas under övervägande i samband med fullgörande av deras uppdrag överlämnats framställningar till Kungl. Maj:t från fångvårdsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens växtskyddsanstalt samt statens centrala frökontrollanstalt om tillstånd att få trafikförsäkra dem tillhöriga motorfordon.

Det må nämnas, att undantag från försäkringsplikten för statens fordon stadgas i Danmark, Finland och Norge. I den finska bilansvarighetslagen föreskrives, att om parterna icke genast kunna enas om ersättning för skador som förorsakas av ett staten tillhörigt motorfordon, statens olycksfallsbyrå skall avgöra, om och till vilket belopp skadestånd skall utgå av statsmedel, dock med rätt för den ersättningssökande att i stället bringa saken under domstols prövning. I Norge äro i regel statens fordon ändock försäkrade i privata försäkringsanstalter. Statsbanornas och vägväsendets motorfordon äro emellertid icke försäkrade, men i stället ha för dessa upplagts särskilda fonder, vartill avgifter erläggas i viss ordning för varje motorfordon.

I *de sakkunnigas direktiv* har såsom förut nämnts anförts, att utredningen borde omfatta bland annat det av berörda personalorganisationer framförda spörsmålet om det ekonomiska ansvar, som för närvarande åvilade hos staten anställda med avseende å skador som vållats i trafik med av dem förda, staten tillhöriga motorfordon samt att det borde göras till föremål för undersökning, i vad mån skäl förelåge för ett övertagande i en eller annan form från statens sida av ansvarsrisken för skador som vållats å fordonet eller å passagerare däri.

De sakkunniga.

1. Formerna för skaderegleringen.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår råder med avseende å regleringen av skador i följd av trafik med statens motorfordon icke någon enhetlighet. En del myndigheter ha sina fordon trafikförsäkrade, andra icke.

De med skaderegleringarna förenade arbetsuppgifterna kräva i regel stor träning och särskilda personliga kvalifikationer. Detta gäller icke blott avgörandet, huruvida en uppkommen skada inträffat under sådana förhållanden, att staten är ansvarig därför eller icke, något som ofta fordrar ett omfattande utredningsarbete, utan även bedömandet, huruvida skada, för vilken staten på grund av föreliggande utredning ansetts ansvarig, kan regleras utan att saken drages under domstols prövning. Vederbörande myndigheter sakna ofta tillräckligt erfaren och kompetent personal för en rättvis, smidig och snabb skadereglering.

De sakkunniga anse, att såvitt möjligt enhetliga regler böra fastställas för skaderegleringarna beträffande statens fordon. Det bör därvid undersökas, om dessa ärenden icke till nedbringande av kostnaderna kunna centraliseras hos något statligt eller privat organ. Härvid yppa sig olika möjligheter.

Det ligger nära till hands att först överväga, om ej, i likhet med vad som gäller i fråga om ersättning till statens arbetare vid olycksfall i arbete, skaderegleringarna kunna överlämnas till riksförsäkringsanstalten. För detta ändamål skulle då troligen behöva inrättas en särskild byrå inom anstalten. Därjämte erfordras emellertid för skaderegleringarna en lämplig, över hela landet spridd ombudskår. När en skada inträffar är nämligen oftast nödvändigt, att en särskild undersökning verkställes på platsen för olyckan. Riksförsäkringsanstalten äger visserligen en kår av omkring ettusen ortsombud, vilka ombud det åligger att komplettera arbetsgivarförteckningarna för sitt område samt vara anstalten behjälpliga vid utredningar för premiedebitering och inträffade olycksfall. Denna ombudskår torde dock i allmänhet ej besitta den sakkunskap som de för skaderegleringarna nödiga undersökningarna kräva. Ej heller torde dessa uppgifter lämpligen kunna åläggas landsfiskalerna, då de ej äro väl förenliga med landsfiskalernas funktion såsom åklagare. En särskild ombudskår skulle därför behöva inrättas för ifrågavarande ändamål, något som komme att draga stora kostnader.

Än mindre fördelaktigt ur kostnadssynpunkt lärer uppenbarligen bliva att för ändamålet inrätta en särskild statlig ämbetsmyndighet.

Mot att överhuvud taget låta ett statligt organ ombesörja dessa uppgifter talar vidare, att det är angeläget, att staten icke mer än nödvändigt på detta område intager partsställning i rättegångar.

Vad härefter angår frågan om trafikförsäkring i vanlig ordning bör tagas å statens fordon eller ej ha riksdagens revisorer mot systemet med trafikförsäkring av statens fordon hos enskilda försäkringsgivare anfört, att det låge i sakens natur, att det icke vore ekonomiskt fördelaktigt att ha fordonen trafikförsäkrade samt att staten, frånsett de affärsdrivande verken, icke annat än i undantagsfall brukat försäkra sin egendom.

Ej heller de sakkunniga anse det vara lämpligt, att statens motorfordon i vanlig ordning trafikförsäkras hos de enskilda försäkringsanstalterna eller hos någon av dem.

Däremot synas icke samma invändningar kunna riktas mot en anordning, varigenom trafikförsäkringsanstalterna gemensamt omhänderhava regle-

ringen av skador i följd av trafik med statens fordon, under förutsättning att erforderlig kontroll utövas från statens sida över att statens kostnader härför hållas inom skäliga gränser. I likhet med vad som skett beträffande trafikförsäkring av utländska motorfordon torde denna uppgift kunna å samtliga försäkringsanstalters vägnar överlämnas till trafikförsäkringsföreningen, som för sina skaderegleringar äger anlita trafikförsäkringsanstalternas ortsombud.

De sakkunniga ha efter övervägande av samtliga omständigheter ansett sig böra förorda en lösning efter sistnämnda linjer.

Denna lösning förutsätter ett avtal mellan staten och föreningen angående kostnaderna för skaderegleringarna. Huruvida gottgörelse härför bör utgå genom försäkringsavgifter eller på annat sätt torde närmast vara en formsak. Vid olycksfall i arbete står staten självrisk och är befriad från att erlägga försäkringsavgifter. I anslutning härtill skulle kunna tänkas en anordning som innebure, att föreningen erhölle gottgörelse från staten i efterskott med utbetalade skadebelopp samt visst omkostnadstillägg. Därvid borde skaderegleringarna ske under kontroll av ett statens ombud. De sakkunniga anse emellertid, att såväl kravet på en smidig skadereglering som besparingssynpunkterna bättre tillgodoses, om statens motorfordon kollektivt trafikförsäkras hos föreningen mot av Kungl. Maj:t bestämda premier. I följd härav torde det allmänna undantaget från trafikförsäkringsplikt för statens fordon icke böra kvarstå. Premietariffen bör fastställas så, att föreningen erhåller ersättning för sina omkostnader i samband med denna verksamhet. Förslag å premietariff bör efter föreningens hörande uppgöras av försäkringsinspektionen samt därefter ingivas till Kungl. Maj:t för godkännande. Uppdelning bör ske i olika riskgrupper och tariffen justeras vid behov. En fortlöpande statistisk bearbetning av försäkringsrisken bör ske, så att en tillfredsställande grundval för riskbedömningen erhålles. Bokföringsmässigt bör försäkringen av statens fordon hållas skild från föreningens övriga verksamhet. I samband med premieberäkningen bör skälig hänsyn även tagas till att staten för sina fordon därjämte skall bidraga till föreningens utgifter för skador som förorsakats av okända och oförsäkrade fordon. I trafikförsäkringens natur ligger nämligen, att alla motorfordon böra deltaga i riskansvaret härför. Med varje fordon i trafik ökas ju detta ansvar.

Ur kontrollsynpunkt torde staten böra tillsätta en revisor i föreningen för granskning av dess räkenskaper i vad avser statens fordon.

I likhet med flertalet hörda myndigheter anse de sakkunniga det i allmänhet icke vara nödvändigt, att statens fordon försäkras jämväl för skada å fordonen eller för risker som eljest icke täckas av trafikförsäkringen.

Några motsvarande regler beträffande försäkring av omnibussar tillhörande sådana aktiebolag, däri aktierna ägas av statens järnvägar eller annan statlig myndighet, torde ej kunna föreskrivas. Dessa fordon böra liksom nu trafikförsäkras i vanlig ordning.

Hithörande bestämmelser äro av administrativ natur och ha upptagits i 14—17 §§ av förslaget till tillämpningsföreskrifter i anledning av trafikför-

säkringslagen. I 23 § av förslaget till trafikförsäkringslag har intagits en allmän hänvisning om att Konungen meddelar föreskrifter om trafikförsäkring av sådana statens fordon, för vilka försäkringsplikt föreligger.

2. *De statligt anställda förarnas ställning.*

Genom kungörelsen den 26 september 1929 angående eftergivande i vissa fall av statens regressrätt mot förare av staten tillhörigt motorfordon har gjorts sådan lättnad i förarens ansvar för skador som vållats i följd av trafik med fordonet, att denne kommit i samma läge, som om det av honom förda fordonet varit trafikförsäkrat. Härigenom har emellertid endast en del av förarens risker borteliminerats, då trafikförsäkringen hitintills avser skada huvudsakligen å person eller gods som icke befordras med fordonet.

Beträffande den omfattning i vilken förare av statens fordon avkrävas ersättning för skador å fordonet eller i följd av trafik med detta ha lämnats en del uppgifter i de från myndigheterna inkomna yttrandena över personalorganisationernas förut berörda framställning. Sålunda uppgav järnvägsstyrelsen, att under åren 1932—1936 föraren endast i ett fall ålagts utgiva ersättning för skada förorsakad tredje man samt ej till någon del fått ersätta skador i följd av trafik med statens järnvägar tillhöriga motorfordon. Generalpoststyrelsen anförde, att postverket icke för skador å eget fordon avkrävde förarna ersättning, om de icke vållat skadorna uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Telegrafstyrelsen utövade likaledes för skador å fordonen regress mot förarna endast om de enligt de för vagnskadeersättning gällande allmänna försäkringsvillkoren skolat ersätta skadorna. Ersättning hade emellertid under åren 1921—1936 blott utkrävts i ett enda fall. Vattenfallsstyrelsen, som före 1924 haft vagnskadeförsäkring å sina fordon, tillämpade samma praxis som telegrafstyrelsen. Någon ersättning hade icke behövt utkrävas.

Vad angår motsvarande förhållande på det militära förvaltningsområdet, plägar förare av kronan tilhörigt motorfordon, vilken enligt domstols beslut ålagts att till kronan utgiva ersättning för av honom vållad skada å dylikt fordon, hos Kungl. Maj:t anhålla att bliva befriad från den honom ålagda ersättningsskyldigheten, varefter Kungl. Maj:t, därest föraren ej uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet föranlett skadan, hos riksdagen gör härav föranledd framställning i ämnet.

Antalet fall då riksdagen åren 1935—1938 medgivit, att statens fordran mot förare efterskänkes, framgår av följande tablå:

År	Militära förare	Andra förare	Efterskänkta belopp
1935	1	—	650: —
1936	2	1 [1]	2 921: —
1937	2	—	670: —
1938	6	—	2 746: —

[1] Chaufför vid flygverkstäderna.

I allmänhet torde alltså, såsom av den föregående redogörelsen framgår, förarna befrias från att gälda ersättning för ifrågavarande skador, även när de vållat skadorna. Om tveksamhet råder, huruvida vållande föreligger, torde myndigheterna vara benägna att ur skälighetssynpunkt rubricera fallet såsom olyckshändelse och i följd härav icke resa krav mot fordonets förare om ersättning för den å fordonet uppkomna eller eljest staten tillfogade skadan. Emellertid medför det nuvarande systemet uppenbarligen avsevärd rättsosäkerhet för förarna.

Vid bedömande av hithörande frågor torde även böra beaktas förares eller annan anställds ansvarighet i motsvarande fall vid olyckor i följd av trafik med järnväg, sjöfartyg eller luftfartyg. I dessa fall har transportmedlets ägare rätt till ersättning för liden skada eller utgiven ersättning av förare, befälhavare, besättningsman eller annan som vållat skadan. Ett undantag gäller beträffande besättningsman å sjöfartyg, i det att dennes ersättningsskyldighet kan, med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, av rätten nedsättas efter ty prövas skäligt (50 § sjömanslagen). I regel lärer i fråga om handelsfartyg ersättningskravet icke utkrävas av befälhavare eller besättning. I fråga om krigsmaktens sjöfartyg stadgas i 33 § strafflagen för krigsmakten, att om krigsman, som under utövande av befäl å sådant fartyg är ansvarig för dess säkerhet, vid fartygs manövrering eller navigering begått förseelse, som i 130 § samma lag sägs (vårdslöshet i tjänsten o. dyl.), men icke dömes till svårare straff än disciplinstraff, han icke skall vara skyldig att gälda skada eller kostnad, som genom förseelsen tillskyndats kronan eller annan. Enligt en lag den 7 mars 1929 skola samma regler gälla i fråga om befälhavare och förare å krigsmaktens luftfartyg.

Vad beträffar skador som omfattas av trafikförsäkringen komma i och med att statens motorfordon trafikförsäkras förarna att befrias från ansvarighet för skadorna enligt reglerna i 9 § andra stycket förslaget till trafikförsäkringslag. Regressrätt mot föraren föreligger enligt detta stadgande endast när föraren framkallat försäkringsfallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom att han vid olyckstillfället varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller när han brukat fordonet mot försäkringstagarens vilja. Därvid är att märka, att genom trafikförsäkringens utsträckning till att omfatta passagerare förarna i regel komma att befrias från ersättningsskyldighet för passagerarskador.

Vad angår skador som tillfogas annan och ej täckas av trafikförsäkringen, d. v. s. framför allt skador å eget fordon eller gods som befordras därmed, är föraren nu ersättningsskyldig till staten eller annan, så snart vållande från förarens sida fastslagits, varvid varje vållande, hur lindrigt det än i övrigt bedömes, medför ersättningsskyldighet för föraren.

Särskilt för förare av motorfordon i vissa slags statstjänst torde det ansvar som sålunda nu åvilar förarna för skador å fordonen eller å gods som befordras därmed vara alltför betungande. Härmed åsyftas framför allt förare av

motorfordon i militärtjänst eller i tull- och polistjänst, enär dessa fordon ofta måste användas under förhållanden, som utsätta såväl fordon som besättning för särskilt stora risker. Förarna av krigsmaktens fordon utgöras ju till stor del av till tjänstgöringen kommenderade värnpliktiga. Vissa särbestämmelser gälla också för den militära vägtrafiken, i det att förarna under övningar i viktiga hänseenden icke äro bundna av vägtrafikstadgans bestämmelser om körhastighet och andra trafikregler. Ej heller gälla hastighetsbestämmelserna t. ex. för polis- eller tullman i brådskande tjänsteutövning. Men även andra förare av statens motorfordon torde med fog kunna göra anspråk på en lindring i skadeståndsskyldigheten i detta hänseende.

De sakkunniga anse, att i överensstämmelse med den praxis som redan för närvarande tillämpas, förare av statens fordon böra i förevarande hänseende intaga samma ställning som om fordonet varit vagnskadeförsäkrat. Detta bör gälla beträffande skador å statens fordon samt även beträffande skador som tillfogas annan staten tillhörig egendom, vare sig denna befordras med fordonet eller icke. Däremot torde ej finnas skäl att stadga samma befrielse från ersättningsskyldighet, om skada tillfogas sådan tredje mans egendom, som ej är skyddad genom trafikförsäkringen. Endast i den mån staten bär ansvar för sådan egendom, t. ex. på grund av transportavtal, bör samma regel gälla, som om egendomen tillhör staten.

De sakkunniga föreslå därför att bestämmelse utfärdas, att staten icke skall äga att av förare av staten tillhörigt motorfordon utkräva ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, om ej föraren förorsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom att han vid olyckstillfället varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar eller om han därvid brukat fordonet utan lov.

Stadgande härom har upptagits i 18 § av förslaget till tillämpningsföreskrifter i anledning av trafikförsäkringslagen.

Kommunernas motorfordon.

Kommunerna äro enligt 4 § gällande trafikförsäkringslag i likhet med staten befriade från skyldigheten att taga trafikförsäkring för sina motorfordon och ansvariga gent emot tredje man för skador i följd av trafik med fordonen, såsom om trafikförsäkring funnits. Däremot finnes icke såsom i fråga om statens motorfordon någon bestämmelse meddelad, som jämväl sätter förarna av kommunernas fordon i samma läge som om fordonen varit trafikförsäkrade.

De sakkunniga ha från landstingen, städerna, de större landskommunerna och vägdistrikten infordrat uppgifter om i vilken utsträckning dem tillhöriga motorfordon per den 1 oktober 1937 voro trafikförsäkrade eller icke. Resultatet framgår av följande tablå:

Kommunala myndigheter tillhöriga motorfordon[1] den 1 okt. 1937.

	Antalet motorfordon					Därav trafikförsäkrade fordon				
	personbilar	lastbilar	specialfordon[2]	motorcyklar	hela antalet	personbilar	lastbilar	specialfordon[2]	motorcyklar	hela antalet
Landsting ...	16	31	92	1	140	15	30	89	1	135
Städer	363	640	497	100	1 600	346	623	449	99	1 517
Större landskommuner..	—	13	74	—	87	—	11	67	—	78
Vägdistrikt ..	101	871	30	4	1 006	93	840	23	3	959
	480	**1 555**	**693**	**105**	**2 833**	**454**	**1 504**	**628**	**103**	**2 689**

[1] Med motorfordon avses här sådana motorfordon som äro inrättade för person- eller godsbefordran och icke motorredskap eller traktortåg.
[2] Härmed avses brandbilar, ambulansbilar och andra dylika, för person- eller godsbefordran avsedda motorfordon.

I de förut omnämnda direktiven för de sakkunniga har framhållits, att utredningen även borde omfatta frågan om de kommunalanställda förarnas ansvarighet för skador å kommunernas motorfordon eller å passagerare däri.

De sakkunniga.

I överensstämmelse med vad som föreslagits beträffande statens fordon böra även kommunerna vara skyldiga att trafikförsäkra sina motorfordon. I praktiken har undantaget från försäkringsplikt, såsom av de inkomna uppgifterna framgår, endast i ringa utsträckning utnyttjats. Några särskilda anordningar för försäkring av kommunernas fordon anse de sakkunniga sig ej ha anledning att föreslå.

Vad härefter beträffar frågan om de kommunalanställda motorförarnas ersättningsskyldighet för skador i följd av trafik med fordonen synas dessa förare närmast vara att likställa med förare i enskild tjänst. De sakkunniga anse därför sig icke böra föreslå någon lagstadgad rätt för kommunernas motorförare till befrielse från skyldighet att ersätta skador å eget fordon eller å egendom som befordras därmed. I den mån de kommunalanställda förarna böra beredas förmåner i detta hänseende torde kommunerna härför kunna skydda sig genom försäkring. Det må erinras, att genom trafikförsäkringens utsträckning till att omfatta passagerare och försäkringspliktens införande för kommunala fordon förarna i regel befrias från ersättningsskyldighet för passagerarskador.

Tävlingsförsäkring.

Nuvarande trafikförsäkringslag innehåller inga särskilda bestämmelser om tävlingsförsäkring.

I de för trafikförsäkringen tillämpade allmänna försäkringsvillkoren finnes

emellertid en bestämmelse av innehåll, att försäkringen icke utan uttryckligt angivande i försäkringsbrevet inbegriper skada, som inträffar under tid då fordonet användes under tävling eller träning därför. Detta undantag kan dock icke göras gällande mot skadelidande tredje man utan medför endast regressrätt mot försäkringstagaren eller föraren för det skadestånd anstalten kan få utbetala. I stället ha flertalet trafikförsäkringsanstalter träffat en överenskommelse att gemensamt genom särskild försäkring övertaga trafikförsäkringsansvaret vid tävlingar. För anstalternas räkning omhänderhaves denna försäkring av trafikförsäkringsföreningen. Försäkringen meddelas enligt en särskild tariff, gällande vid körning inom tävlingsområdet dels under tävlingsdagen tills tävlingen avslutats, dels ock under de tre sista dagarna före tävlingen.

Enligt 11 § i 1936 års vägtrafikstadga må å väg tävling med motorfordon eller cykel ej anordnas, utan att vederbörande länsstyrelse finner anledning meddela tillstånd därtill. Gives tillstånd, har länsstyrelsen att meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och dem, som äro bosatta eller uppehålla sig utmed vägen, ävensom att i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade. Skall tävligen äga rum å särskild bana eller dylikt, erfordras tillstånd av ortspolisen, såväl i stad som å landet, enligt 13 § ordningsstadgan för rikets städer såsom för nöjestillställningar utomhus.

Angående tillkomsten av bestämmelserna i 11 § vägtrafikstadgan må nämnas följande.

I 13 § av *1930 års vägtrafikstadga* föreskrevs, att tävling med motorfordon eller velociped ej finge anordnas å väg, utan att tillstånd därtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som hade att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkomme.

I anledning av en motion begärde *1935 års riksdag,* att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande utfärdande av skärpta bestämmelser och, om så erfordrades, förbud för hastighetstävlingar och därmed jämförliga tävlingar med motorfordon å de allmänna vägarna samt, i den mån så erfordrades, för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Över skrivelsen avgåvos utlåtanden av länsstyrelserna samt en del andra myndigheter och sammanslutningar. Från flera håll framhölls därvid, att det för främjande av enhetlighet med avseende å villkoren för meddelande av tillstånd till motortävlingar samt för klarläggande av länsstyrelsernas och polismyndigheternas befogenheter och skyldigheter å förevarande område vore önskvärt, att Kungl. Maj:t utfärdade närmare bestämmelser rörande de villkor, som i allmänhet borde föreskrivas för meddelande av tävlingstillstånd.

I propositionen nr 213 till *1936 års riksdag* med förslag till motorfordonsförordning m. m. anförde chefen för kommunikationsdepartementet, att han icke fann tillräcklig anledning till förbud mot dylika tävlingar å allmän väg föreligga. Han fäste därvid särskilt avseende vid länsstyrelsernas befogenhet och skyldighet att uppställa ur säkerhetssynpunkt erforderliga villkor vid beviljandet av tävlingstillstånd. Med hänsyn till att vissa länsstyrelser uttalat

tvekan rörande omfattningen av denna länsstyrelsernas befogenhet enligt 13 § i 1930 års vägtrafikstadga, hade han låtit avfatta 11 § i den nya vägtrafikstadgan så, att varje tveksamhet om stadgandets innebörd borde vara utesluten.

Det gjorda tillägget till lagrummet innehåller, på sätt av det refererade lagrummet framgår, att länsstyrelserna vid tillståndets beviljande även skola taga hänsyn till faran och olägenheten för dem, som äro bosatta eller uppehålla sig utmed vägen, ävensom i övrigt vid tillståndet fästa de villkor som kunna finnas påkallade.

Riksdagen gjorde ingen erinran mot departementschefens ståndpunkt.

Frågan om särskild försäkringsplikt för motortävlingar har varit föremål för ett par framställningar till Kungl. Maj:t.

I skrivelse den 21 april 1933 till Kungl. Maj:t hemställde *trafikförsäkringsanstalterna* och *Nationella tävlingsnämnden för automobil- och motorcykeltävlingar i Sverige,* att de tillståndsgivande myndigheterna måtte erinras om nödvändigheten av att, då tillstånd lämnades till motortävling av varje slag, tävlingsledningen uttryckligen ålades att övervaka, att förare ej tillätes starta i tävlingen med mindre än att en särskild för tävlingen giltig, av trafikförsäkringsanstalterna gemensamt meddelad ansvarighetsförsäkring förefunnes. Till stöd för framställningen anfördes, bland annat:

Den åsikten hade gjorts gällande, att trafikförsäkringsplikt icke förelåge, då motorfordonet endast brukades vid tävling inom inhägnat område eller å väg som blivit avlyst för tävlingen. Därvid hade åberopats bestämmelsen i trafikförsäkringslagen om undantag från lagens tillämplighet beträffande motorfordon som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. En del myndigheter hade tillåtit, att vid tävlingar å särskild tävlingsbana framförts oförsäkrade och icke registrerade motorfordon. Då det icke vore möjligt att med säkerhet avgöra i vilken utsträckning försäkringsplikt förelåge, hade det icke ansetts rimligt att belasta trafikförsäkringsrörelsen med ersättningar för under tävlingar uppkommande skador. Det vore i synnerhet vid hastighetstävlingar stor risk för höga ersättningsbelopp. En särskild tariff för tävlingar borde därför fastställas.

Därest under tävling tredje person skadades genom i tävlingen deltagande fordon under sådana förhållanden, att fordonets ägare eller förare vore för skadan ansvarig, ägde den skadade rätt att av den försäkringsanstalt, som meddelat trafikförsäkring å fordonet, utbekomma ersättning för skadan, under förutsättning att försäkringsplikt verkligen förelegat vid tävlingstillfället. Anstalten ägde emellertid på grund av försäkringsvillkoren att av ägaren och föraren söka åter vad anstalten nödgades utgiva till den skadade. Om försäkring, som bort förefinnas, icke varit tecknad å fordonet, vore anstalterna enligt trafikförsäkringslagen skyldiga gemensamt ersätta skadan, men ägde likaledes av ägaren och föraren återkräva vad de utgivit. Denna rätt gentemot fordonets ägare och förare vore emellertid av mycket ringa värde, enär dessa personer i allmänhet icke vore i den ekonomiska ställning, att de kunde fullgöra sin återbetalningsskyldighet. Skadeersättningarna komme därför så gott som undantagslöst att även slutligt belasta anstalterna. Detta måste verka försämrande på resultaten av trafikförsäkringsrörelsen i dess helhet, föranledande antingen att en eljest möjlig premienedsättning för motorfordonsägarna i allmänhet ej kunde genomföras, eller att premierna måste höjas. Det vore emellertid icke rimligt, att den huvudsakliga delen av motorfordonsägarna, vilka använde sina fordon för annat ändamål än deltagande i tävlingar, skulle bekosta den med tävlingskörningen förbundna särskilda ansvarighetsrisken. Uppenbart

vore, att de motorfordonsägare, vilka med sina fordon deltoge i tävlingar, själva borde vidkännas de med dylikt deltagande förbundna kostnaderna.

Vare sig trafikförsäkringsplikt i ett givet fall förelåge eller icke, och sålunda oberoende av om publiken vore skyddad på grund av trafikförsäkringslagens bestämmelser, måste det vara ett intresse av största vikt, att försäkring funnes ordnad som skyddade ägare och förare mot ansvarighet för inträffad skada å tredje man.

Över framställningen avgåvos yttranden från länsstyrelserna samt en del motororganisationer. Av länsstyrelserna lämnade flertalet förslaget utan erinran. Några länsstyrelser framhöllo, att de redan tidigare vid meddelande av tillstånd till motortävlingar föreskrivit, att anordnarna skulle tillse att samtliga i tävlingen deltagande motorfordon vore i vederbörlig ordning trafikförsäkrade. En länsstyrelse ansåg, att den skadeståndssumma som genom trafikförsäkringen garanterades vore alltför låg i förhållande till de skador som kunde uppkomma vid hastighetstävlingar med stor publiktillströmning samt ansåg, att försäkringen för sådana tävlingar borde täcka ett belopp av minst 120 000 kronor. Ett par länsstyrelser föreslogo, att i 13 § vägtrafikstadgan uttryckligen skulle föreskrivas som villkor för tillstånd, att gällande ansvarighetsförsäkring för de i tävlingen deltagande fordonen funnes. Ett par andra länsstyrelser däremot ansågo gällande bestämmelser tillräckliga för att tillgodose tredje mans intresse.

I en ny framställning från *trafikförsäkringsanstalterna* till Kungl. Maj:t den 28 maj 1934 påyrkades lagstiftning om obligatorisk tävlingsförsäkring för hastighetstävlingar. Till stöd för framställningen anfördes:

Det hade visat sig, att man ej lyckats på frivillighetens väg genomföra en försäkring för tävlingar. En särskild lagstiftning erfordrades därför härutinnan beträffande de egentliga hastighetstävlingarna. Det torde numera vara klarlagt, att försäkringsplikt förelåge vid alla tävlingar, oavsett om dessa ägde rum å avlyst väg eller inom inhägnat område. Anstalterna yrkade, att den för ordinarie trafik avsedda trafikförsäkringen måtte befrias från ansvarighet för skada i följd av motorfordons brukande i hastighetstävling, samt att skyldighet måtte införas för den som brukade eller läte bruka motorfordon för nyss angivna ändamål eller träningskörning för sådan tävling att taga särskild härför avsedd försäkring. Denna försäkring skulle vara så anordnad, att envar vilken icke fört eller medföljt i tävlingen deltagande fordon bleve berättigad att intill de i trafikförsäkringslagen angivna försäkringsmaxima av försäkringsgivaren utbekomma skadestånd utom beträffande skada å sådant fordon. Vidare yrkades, att förpliktelse ålades dem, som erhållit myndighets tillstånd att anordna hastighetstävlingar, eller särskild av myndigheten utsedd person bland tävlingsledningen att under straffansvar övervaka, att förare icke tillätes att deltaga i tävlingen eller verkställa träning därför utan att ha tagit sådan försäkring.

Flertalet försäkringsanstalter ha såsom nämnts uppdragit åt trafikförsäkringsföreningen att å deras vägnar ombestyra tävlingsförsäkring. Under år 1937 meddelades försäkring åt 775 deltagare i 48 tävlingar, därav 10 backtävlingar, 20 jordbanetävlingar, 17 isbanetävlingar och 1 hastighetstävling på landsväg. Under året anmäldes två skador, vilka föranledde en utbetalning och reservavsättning å tillhopa 3 387 kronor. Huvudsakligen med anledning av en större utbetalning å cirka 40 000 kronor för en år 1935 inträffad olycka

har emellertid resultatet av verksamheten åren 1932—1937 givit ett underskott å cirka 14 000 kronor.

Premietariffen utgör för backtävling 10—15 kronor för bil och 5 kronor—7 kronor 50 öre för motorcykel. För hastighetstävling på landsväg och för isbanetävling bestämmes premien för varje tävling. Vissa specialtariffer finnas för särskilda tävlingsbanor o. s. v.

De sakkunniga.

De risker som föreligga vid tävlingar äro av den art, att de ej böra belasta trafikförsäkringen i allmänhet. De sakkunniga föreslå därför, att vid sidan av den allmänna trafikförsäkringen härför inrättas en särskild obligatorisk tävlingsförsäkring som skall avse, när fordonet brukas i tävling eller i sådan träning för tävling, som äger rum å tävlingsbanan. För tävlingsförsäkringen skola i tillämpliga delar gälla samma bestämmelser som för den allmänna trafikförsäkringen med det undantag att tävlingsförsäkringen, därest annat ej avtalats, icke skall omfatta ersättning för skada å den som färdas i fordonet eller i annat i tävlingen eller träningen deltagande fordon eller för skada å sådant fordon eller å därmed befordrad egendom. Skador å funktionärer i tävlingen äro däremot inbegripna. Har tävlingsförsäkring ej tagits, inträder ansvarighet — med samma begränsningar — för trafikförsäkringsföreningen såsom för oförsäkrat fordon. Å fordonet tagen allmän trafikförsäkring skall alltså aldrig gälla i detta fall.

För tävlingsförsäkring skall tillämpas särskild premietariff. Det må därvid erinras, att vissa tävlingar torde vara av den ofarliga beskaffenhet, t. ex. tillförlitlighetstävlingar, att någon egentlig premiehöjning i förhållande till den allmänna trafikförsäkringen ej torde behöva ske. Något undantag från reglerna om tävlingsförsäkring anse de sakkunniga emellertid ej böra göras beträffande sådana tävlingar.

I syfte att erhålla kontroll över att tävlingsförsäkringar tagas bör föreskrivas, att tillstånd till tävling ej må av vederbörande myndighet meddelas med mindre visas att tävlingsförsäkring finnes beträffande samtliga i tävlingen deltagande motorfordon.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga uttala, att motorfordon uppenbarligen icke får å inhägnat, för allmänheten upplåtet område framföras under tävling utan att trafikförsäkring finnes. Undantaget från trafikförsäkringsplikten för fordon, som brukas inom särskilt inhägnat område, avser fordon som kommit i bruk för lokala transporter inom sådant område.[1]

Någon anledning torde icke föreligga att föreskriva att tävlingsförsäkring skall ombesörjas av trafikförsäkringsföreningen. Detta får bliva beroende på avtal mellan anstalterna.

Bestämmelserna om tävlingsförsäkring ha upptagits i 24—25 §§ av förslaget till trafikförsäkringslag. Vidare har i 4 § stadgats, att den vanliga trafikförsäkringen ej gäller i detta fall. Tillika har i 11 § vägtrafikstadgan införts

[1] Se Betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. 1922 (Statens offentliga utredningar 1922: 39), s. 172.

en erinran, att för tillstånd till tävling fordras, att bevis om tävlingsförsäkring företes.

De sakkunniga ha i det föregående angivit sin ställning till de viktigaste av hithörande spörsmål. I enlighet därmed ha upprättats förslag till trafikförsäkringslag, till kungörelse med vissa föreskrifter i anledning av trafikförsäkringslagen, till lag om ändrad lydelse av 91 § lagen den 22 juni 1911 om ekonomiska föreningar, till förordning om ändrad lydelse av 13 § 3 mom. och 26 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 samt till förordning om ändrad lydelse av 11 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936. Angående den närmare utformningen av förslagen hänvisas, i den mån redogörelse härför ej lämnats, till den följande specialmotiveringen.

Som bilaga till betänkandet (bilaga B) ha fogats några schematiska exempel på hur de nya trafikförsäkringsreglerna i huvudsak komma att verka i fråga om försäkringens omfattning.

Speciell motivering.

Förslaget till trafikförsäkringslag.

I trafikförsäkringslagen ha intagits de bestämmelser som ansetts vara av allmän lags natur. Bestämmelser, som ej äro av sådan art, ha sammanförts i tillämpningskungörelsen.

Enligt stadgande i 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal är denna lag tillämplig å trafikförsäkring, i den mån ej annat följer av vad om sådan försäkring är särskilt stadgat. Om från försäkringslagen avvikande bestämmelser finnas i trafikförsäkringslagen, äro dessa bestämmelser alltså tillämpliga i stället för försäkringsavtalslagens bestämmelser. I försäkringsavtalslagen 3 § stadgas, att om försäkringsvillkor avviker från bestämmelse i lagen, det ej skall vara hinder för villkorets tillämpning med mindre sådant i lagen angives. I motsats härtill äro trafikförsäkringslagens bestämmelser tvingande om ej annat angives.

Rubriken.

De sakkunniga anse lämpligt, att den nya lagen kallas trafikförsäkringslag, vilken benämning vunnit hävd beträffande den nuvarande lagen. Det må dock anmärkas, att stadgandet i 30 § av förslaget om forum i mål angående ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon icke är begränsat till att blott avse trafikförsäkringen.

1 KAP.

Allmänna grunder.

1 §.

Paragrafen är, bortsett från ett par formella jämkningar, lika lydande med 1 § i gällande trafikförsäkringslag.

2 §.

Den i första stycket upptagna definitionen på motorfordon ansluter sig till motsvarande definition i motorfordonsförordningen. Liksom hittills inbegripas alltså icke motorredskap eller släpfordon under lagen och i följd därav ej heller traktortåg, som ju utgöres av motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon. Någon särskild föreskrift härom har ej ansetts erforderlig.

I detta sammanhang må anmärkas, att bilansvarighetslagen torde omfatta även motorredskap och traktortåg. I fråga om dessa kommer därför lagens upphävande att innebära en ändring. Något egentligt praktiskt behov att för dessa speciella slags fordon bibehålla den utvidgade skadeståndsansvarigheten eller att för dem införa försäkringsplikt torde emellertid ej föreligga.

I 2 § av gällande trafikförsäkringslag stadgas, liksom i 41 § motorfordonsförordningen, undantag från författningens tillämpningsområde beträffande motorfordon som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Detta undantag har bibehållits i förslaget. Angående tolkningen härav hänvisas till vad som anförts å sid 93.

Enligt nämnda stadgande i motorfordonsförordningen undantagas vidare från tillämpningsområdet för förordningen motorfordon som tillhöra staten och äro tillverkade för särskilda militära ändamål. Härmed avses icke de person- och lastbilar samt motorcyklar, som finnas vid åtskilliga truppförband, men däremot tanks, kokvagnar, ammunitionsvagnar och dylika fordon. Det må erinras om att enligt en kungörelse den 11 februari 1938 med särskilda föreskrifter angående det militära motorfordonsväsendet m. m. Konungen efter framställning av vederbörande fördelningschef bestämmer vilka fordon som skola hänföras hit. Militära fordon av dylikt slag äro befriade från registreringsplikt och ha de i förslaget jämväl befriats från försäkringsplikt.

Det i gällande lag stadgade undantaget från försäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar har utgått.

3 §.

Föreskrifterna i denna paragraf ha sin motsvarighet i 4 § nuvarande trafikförsäkringslag, dock att undantaget från försäkringsplikt för staten och kommunerna icke bibehållits.

2 KAP.

Om trafikförsäkringens omfattning.

4—7 §§.

Dessa paragrafer ha behandlats i den allmänna motiveringen (sid. 32—49 och 53).

Av 4 § första stycket framgår, att den skadelidande skall äga direkt av försäkringsgivaren utfå ersättning för skadan. Närmare regler härom meddelas i 31 § av förslaget. Andra stycket motsvarar 19 § i gällande lag. Tredje stycket upptager de allmänna begränsningar som skola gälla för försäkringen med hänsyn till skadornas art m. m.

I 5 § upptagas ersättningsreglerna för det fall att vållande till skadan ligger fordonets förare, ägare eller brukare till last och i 6 § ersättningsreglerna för det fall att sådant vållande icke föreligger. När i dessa liksom i åtskil-

liga andra lagrum talas om brukare avses därmed sådana fall då fordonet innehaves av någon med nyttjanderätt, varmed följer befogenhet att anställa förare, ävensom de fall då fordonet brukas olovligen.

I 7 § finnas intagna de allmänna bestämmelserna om maximibeloppen för försäkringen. Denna paragraf motsvarar 11 § av gällande trafikförsäkringslag och den särskilda kungörelsen den 26 september 1929 om maximibeloppen i fråga om personomnibussar i yrkesmässig trafik.

Om reducering, då maximibeloppen ej förslå, stadgas i 18 §.

8 §.

Denna paragraf motsvarar 17 § i gällande trafikförsäkringslag.

9—10 §§.

Beträffande dessa paragrafer, som behandla regressrätten m. m., hänvisas till den allmänna motiveringen (sid. 49—52).

3 KAP.

Om trafikförsäkringens anordnande.

11 §.

I första stycket ha sammanförts bestämmelserna i nuvarande trafikförsäkringslags 6 § första stycket och 27 §.

I andra stycket har intagits den grundläggande bestämmelsen om trafikförsäkringsföreningen. Härom hänvisas till vad i det föregående anförts (sid. 61—63). Med hänsyn till att föreningen å samtliga trafikförsäkringsanstalternas vägnar skall omhänderhava regleringen av skador genom okända och oförsäkrade fordon ävensom försäkring av utländska fordon, som för tillfälligt brukande införas i riket, och av staten tillhöriga fordon har ansetts böra stadgas, att vad i lagen sägs om försäkringsgivare i tillämpliga delar jämväl skall gälla beträffande föreningen.

12—16 §§.

Bestämmelserna i förevarande paragrafer överensstämma med 6 § andra och tredje styckena samt 7—10 §§ gällande trafikförsäkringslag.

17 §.

I denna paragraf ha sammanförts stadgandena i 12 §, 13 § första stycket och 14 § nuvarande trafikförsäkringslag.

I 13 § andra stycket gällande lag stadgas, att innan försäkringsanstalt beviljar utbyte mot kapital av livränta, som ådömts av domstol, anstalten skall inhämta försäkringsinspektionens godkännande. Då denna uppgift torde ligga vid sidan av försäkringsinspektionens funktioner i övrigt, föreslå de

sakkunniga i stället, att sådan åtgärd ej må vidtagas utan att yttrande inhämtats från trafikförsäkringsnämnden. Föreskrift härom har upptagits i 28 § av förslaget.

18—19 §§.

Dessa paragrafer överensstämma, frånsett vissa formella jämkningar, med 15, 16 och 18 §§ gällande trafikförsäkringslag.

Bestämmelsen i 18 § nuvarande lag om att anmälan om försäkrings upphörande skall insändas i två exemplar har ej ansetts vara av beskaffenhet att i lagen böra upptagas.

20 §.

I denna paragraf ha upptagits bestämmelser angående solidariskt ansvar för försäkringsgivarna mot tredje man vid skador i följd av trafik med två eller flera motorfordon samt om fördelning av ersättningsansvarigheten mellan försäkringsgivarna. Härom hänvisas till den allmänna motiveringen (sid. 54—55).

21 §.

Denna paragraf motsvarar 21 § gällande trafikförsäkringslag. I paragrafen har uttryckligen utsagts, att trafikförsäkringsföreningen skall ombesörja skadereglering beträffande skador förorsakade av okända och oförsäkrade motorfordon. I gällande lag stadgas, att ansvarigheten härför skall mellan försäkringsanstalterna fördelas efter förhållandet mellan de belopp som de var för sig under näst föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade försäkringar. Någon föreskrift härom har ej upptagits i förslaget. Hithörande frågor torde, såsom i det föregående (sid. 63) anförts, lämpligen böra regleras genom avtal mellan anstalterna.

I gällande lag stadgas, att för belopp som försäkringsanstalt i ersättning för skada genom okänt eller icke behörigen försäkrat motorfordon fått utgiva, anstalten äger inträda i den skadelidandes rätt gent emot den som är för skadan ansvarig. Denna regressrätt bör bibehållas, såvitt avser skada som ingår under 5 § av förslaget, och gälla jämväl vid ansvarighet på grund av enkelt vållande, dock med ett undantag. Det är ej sällan svårt för förare, som ej är försäkringstagare, att övertyga sig om, huruvida tagen försäkring hålles vid makt. Det skulle därför vara stötande för rättskänslan, om regressrätt utan begränsning utövades mot föraren. De sakkunniga föreslå därför, att föreningen beträffande regressrätt mot förare, som saknat kännedom om att föreskriven försäkring icke funnits å fordonet, icke skall äga större rätt, än om fordonet varit försäkrat.

Det kunde ifrågasättas att stadga rätt för föreningen att av förare, ägare eller brukare uttaga belopp, som föreningen enligt ifrågavarande paragraf utgivit, även om sådan person icke varit till skadan vållande. De sakkunniga anse emellertid, att det bötesstraff, som han därigenom gjort sig saker till, är en tillräcklig påföljd.

22 §.

I 5 § gällande trafikförsäkringslag stadgas, att motorfordon, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, utan trafikförsäkring må brukas i tillfällig trafik i riket, så framt försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar, förbundit sig att emot en var, som i följd av trafiken är berättigad till skadestånd, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad. Vidare föreskrives i anslutning härtill i 25 § motorfordonsförordningen, att den som från utlandet inför motorfordon för tillfälligt brukande här i riket är skyldig att i samband med fordonets tullbehandling förete bevis om trafikförsäkring enligt de bestämmelser Konungen meddelar.

Genom en kungörelse den 26 september 1929 ha utfärdats vissa bestämmelser härom. Däri stadgas, att den som vill från utlandet införa motorfordon för tillfälligt brukande i riket skall genom tullmyndighetens bemedling taga trafikförsäkring å fordonet att gälla tillsvidare intill dess fordonet åter utföres, med mindre det visas, att sådan försäkring redan föreligger eller ock att ansvarighetsförsäkring vid införseln är gällande hos utländsk försäkringsgivare, för vilken avgivits och till generaltullstyrelsen överlämnats av försäkringsinspektionen godkänd förbindelse, som avses i 5 § trafikförsäkringslagen. Då fordonet utföres, skall för tullmyndigheten i utförselorten visas, att sådan försäkring förelegat samt att premie för tiden till och med utförseldagen guldits. Kan bevis härom ej företes, må utförsel icke äga rum, med mindre felande premie erlägges till tullmyndigheten. De närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpning av kungörelsen, meddelas av generaltullstyrelsen.

Såsom förut nämnts ombesörjer enligt föreskrift i koncessionsvillkoren trafikförsäkringsföreningen för anstalternas gemensamma räkning angelägenheter, som röra försäkring genom tullverkets bemedling å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införas från utlandet. I överensstämmelse härmed har i ett av generaltullstyrelsen den 4 december 1929 utfärdat cirkulär förklarats, att trafikförsäkring å ifrågavarande fordon meddelas genom föreningen och icke av de enskilda anstalterna.

Numera ordnas försäkringen av ifrågavarande fordon emellertid genom s. k. försäkringskort (Carte d'Assurance). Genom cirkulär den 14 december 1933 har generaltullstyrelsen sålunda förordnat, att sådan trafikförsäkring å utländska fordon, som tecknas genom tullmyndighets försorg, skall ske genom ifyllande av blankett till försäkringskort serie B. Sådant kort innehåller uppgift om försäkringstagarens namn, fordonets fabrikat etc. samt förbindelse av föreningen att för samtliga de till föreningen anslutna försäkringsanstalter, vilka gemensamt meddela trafikförsäkring å utländska motorfordon, övertaga försäkringsansvaret under den tid fordonet brukas i riket. Genom cirkulär den 17 augusti 1937 har generaltullstyrelsen vidare föreskrivit, att i utländsk försäkringsanstalt försäkrat fordon må införas i riket, om för detsamma företes försäkringskort serie A. Detta kort innehåller, förutom uppgift om ägarens namn, fordonets fabrikat etc., upplysning om i vilken

utländsk försäkringsanstalt fordonet är försäkrat och om den tid för vilken premie är erlagd samt förbindelse av trafikförsäkringsföreningen om övertagande av ansvarigheten för fordonet under den tid fordonet brukas i riket. Sådant kort gäller såsom bevis för att ansvarighetsförsäkring under den tid kortet angiver är gällande hos utländsk försäkringsgivare, för vilken avgivits sådan förbindelse som avses i 5 § trafikförsäkringslagen. Föreningens å kortet tecknade förbindelse godtages därvid. Tullmyndigheten skall endast kontrollera, att premie enligt uppgift å kortet är betald till och med införseldagen. Föreningen utlämnar dylika kort till de utländska försäkringsanstalterna, för att av dessa tillhandahållas bilister, som ha för avsikt att besöka Sverige.

Vid utförseln ur riket kontrollerar tullmyndigheten, att gällande försäkringskort funnits under hela den tid, fordonet där brukats i trafik, samt utkräver eventuellt felande premie, varvid utfärdas försäkringskort serie B.

Emellertid ha dessa regler i fråga om fordon som äro registrerade i Danmark, Finland och Norge ytterligare förenklats. Då med trafikförsäkringsföreningen likartade sammanslutningar finnas i dessa länder, har en överenskommelse träffats mellan dessa föreningar, varigenom föreningarna gent emot varandra påtagit sig generell ansvarighet för samtliga i det egna landet registrerade fordon under deras färder i det andra landet. Trafikförsäkringsföreningen har därefter gent emot tullmyndigheten kunnat ikläda sig garanti för alla i nämnda länder registrerade fordon. Kungl. Maj:t har godkänt detta förfaringssätt och genom brev till generaltullstyrelsen den 6 juli 1934, den 18 december 1936 och den 22 april 1938 förordnat, att motorfordon som visas vara registrerade i Danmark, Finland och Norge må till riket införas samt ur riket åter utföras utan hinder därav att särskilt bevis om trafikförsäkring eller ansvarighetsförsäkring hos utländsk försäkringsgivare icke företes.

I detta sammanhang må nämnas, att *Svenska motorklubben* i skrivelse den 20 december 1935 till Kungl. Maj:t hemställt om åtgärder i syfte att förhindra utländsk motorman, vilken varit inblandad i motortrafikolycka här i landet, att lämna detta utan ställande av garanti för eventuellt skadestånd m. m.

De sakkunniga.

Det är uppenbarligen av väsentlig betydelse för den internationella biltrafiken, att försäkringsformaliteterna vid gränserna i möjligaste mån förenklas.

De sakkunniga anse också det system, som numera genomförts beträffande trafikförsäkring av utländska motorfordon, vilka för tillfälligt brukande införas från utlandet, vara ändamålsenligt och böra bibehållas. Uti 22 § har i överensstämmelse härmed stadgats, att försäkring å utländska motorfordon, som i tillfällig trafik brukas här i riket, skall meddelas genom trafikförsäkringsföreningen. Av stadgandet i 11 § följer, att detta sker å samtliga anstalternas vägnar. I lagen har i övrigt ej ansetts böra stadgas annat än att försäkringen skall meddelas enligt de närmare föreskrifter Konungen meddelar. Dessa föreskrifter äro intagna i 8—13 §§ av förslaget till tillämpningsföre-

skrifter i anledning av trafikförsäkringslagen. Bestämmelserna återge gällande system. Ytterligare föreskrifter skall generaltullstyrelsen äga utfärda.

Några särskilda åtgärder till skydd för utfående av skadestånd av utländska förare, som åstadkommit olyckor här i landet, anse de sakkunniga ej böra vidtagas. Med de utvidgningar av trafikförsäkringen, som de sakkunniga föreslå, torde frågan härom sakna egentlig praktisk betydelse.

23 §.

I denna paragraf har upptagits en hänvisning till att vissa särskilda bestämmelser gälla i fråga om trafikförsäkring å sådana statens fordon, för vilka försäkringsplikt föreligger. Dessa bestämmelser äro införda i 14—17 §§ av förslaget till tillämpningsföreskrifter i anledning av trafikförsäkringslagen.

4 Kap.

Om tävlingsförsäkring.

24—25 §§.

Beträffande dessa paragrafer hänvisas till vad i det föregående anförts (sid. 89—94).

5 KAP.

Om trafikförsäkringsnämnden.

26—29 §§.

Beträffande 26, 27 och 29 §§ hänvisas till vad som i det föregående anförts (sid. 63—67). Med avseende å 28 § erinras om vad som införts i den speciella motiveringen under 17 §.

6 KAP.

Särskilda bestämmelser.

30 §.

I 10 § bilansvarighetslagen stadgas, att rätt domstol för upptagande av tvist, varom i lagen förmäles, skall vara allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den som sökes har sitt bo och hemvist. En motsvarande bestämmelse anse de sakkunniga böra upptagas i trafikförsäkringslagen. Denna bestämmelse är avsedd att tillämpas på alla tvister om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon.

I detta sammanhang må anmärkas, att bilansvarighetslagen innehåller vissa särskilda preskriptionsbestämmelser för skadeståndsyrkanden enligt lagen. Därjämte gälla emellertid enligt försäkringsavtalslagen 29 och 30 §§ vissa preskriptionsbestämmelser för rätt till ersättning från försäkringsanstalterna.

Vid sidan av sistnämnda bestämmelser ha bilansvarighetslagens särskilda preskriptionsregler föga praktisk betydelse. De sakkunniga ha ej heller funnit anledning att för trafikförsäkringen stadga andra preskriptionsbestämmelser än som gälla enligt försäkringsavtalslagen. Huvudregeln är där en preskriptionstid av tre år. Detta gäller, såsom i den allmänna motiveringen anmärkts, även utomstående tredje man som skadats (se sid. 49).

31 §.

I 22 § i gällande trafikförsäkringslag stadgas, att om mot ägare, brukare eller förare av motorfordon föres talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, käranden är skyldig att därom underrätta försäkringsgivaren i så god tid, att denne kan inträda i rättegången. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, skall domstolen giva käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren förlustig.

I motiven till 1928 års förslag till trafikförsäkringslag anfördes beträffande detta stadgande (prop. 201 1928, sid. 50):

Det vore för försäkringsgivaren betydelsefullt, att det icke utan hans hörande bleve avgjort att och med vad belopp skadestånd skulle utgå. Låt vara att en dom, varigenom bilägaren eller annan för skadan ansvarig fått sig skadeståndsskyldighet ålagd, enligt sedvanliga processuella regler icke vore för försäkringsgivaren bindande; det kunde dock icke undvikas, att domen faktiskt komme att i hög grad försvåra försäkringsgivarens ställning. I alla händelser riskerade han, att hans vägran att erkänna domen såsom även emot honom slutgiltig komme att framställas såsom bevis på oginhet och processlystnad. Det hade därför ansetts nödigt att tillförsäkra försäkringsgivaren underrättelse om en mot den för skadan ansvarige anställd rättegång och därmed tillfälle att i rättegången föra talan som mellankommande part. Påföljden för underlåten underrättelse torde visserligen i många fall vara hård, men den kunde å andra sidan icke gärna tänkas inträda annat än i fall av uppenbar tredska hos käranden.

Beträffande ansvarighetsförsäkring gäller enligt 94 § försäkringsavtalslagen, att om försäkringshavaren åsidosätter avtalad bestämmelse rörande skyldighet att i rättegång om skadestånd anlita ombud, som är i avtalet angivet eller kan komma att av försäkringsgivaren anvisas, dom varigenom skadeståndsskyldighet blivit försäkringshavaren ålagd icke skall gent emot försäkringsgivaren anses innefatta bindande fastställelse av försäkringshavarens förpliktelse. I anslutning härtill stadgas i de allmänna försäkringsvillkoren för bilförsäkring, att om försäkringsfallet föranleder rättegång, det åligger försäkringstagaren att utan uppskov underrätta försäkringsgivaren därom och, om denne så påfordrar, överlåta sakens rättsliga utförande åt försäkringsgivaren eller av denne anvisat rättegångsombud. Utför försäkringstagaren med försäkringsgivarens medgivande rättegången på egen hand, är han skyldig följa försäkringsgivarens anvisningar. Efter avkunnad dom i saken skola rättegångshandlingarna tillställas försäkringsgivaren i så god tid, att denne kan hinna pröva, huruvida domen bör överklagas. Åsidosätter försäkringstagaren vad sålunda stadgats, skall dom, varigenom skadeånds-

skyldighet blivit försäkringstagaren ålagd, icke gent emot försäkringsgivaren anses innefatta bindande fastställelse av försäkringstagarens förpliktelse.

Försäkringsinspektionen har med skrivelse den 4 juni 1934 överlämnat en framställning från en enskild person, vari påyrkats sådan lagändring att en dom å skadestånd gent emot försäkringstagare i mål om skada i följd av trafik med motorfordon vunne rättskraft även gent emot försäkringsgivaren. Försäkringsinspektionen, som förklarat sig för sin del sakna möjlighet att bedöma huruvida och på vad sätt den ifrågasatta lagändringen lämpligen borde genomföras, ville emellertid uttala, att det för alla parter syntes önskvärt, att försäkringsgivarens ansvarighet för visst skadefall kunde i ett sammanhang med målet i övrigt bliva slutgiltigt fastställd. Försäkringsinspektionen hade i ärendet inhämtat yttrande från styrelsen för *trafikförsäkringsföreningen*. I detta yttrande framhölls, att den nuvarande ordningen icke torde för de skadelidande medföra någon olägenhet av betydelse, då försäkringsgivaren i regel icke vägrade att underkasta sig en dom, som vunnit laga kraft mot den, vilkens skadeståndsskyldighet försäkringsgivaren skulle fullgöra. Däremot vore den nuvarande ordningen icke för försäkringsgivaren i allo tillfredsställande. Härutinnan anförde föreningen, bland annat:

Ehuru försäkringsgivaren i de allra flesta fall skulle i sista hand svara för det skadestånd, som ådömdes huvudparten, och därför hade det största intresset av målets utgång, intoge försäkringsgivaren såsom mellankommande part en osjälvständig och av huvudpartens dispositioner beroende ställning. Försäkringsgivarens möjlighet att få målet prövat i högre instans vore likaledes beroende av huvudpartens vilja. På grund av dessa processuella olägenheter torde det från trafikförsäkringsanstalternas sida icke vara något att erinra mot en sådan lagändring, att dom, varigenom skadeståndsskyldighet ålagts ägare, brukare eller förare av motorfordon, bleve bindande för försäkringsgivaren, enär en sådan lagändring utan vidare torde medföra, att försäkringsgivaren såsom mellankommande part vunne en av huvudpartens processhandlingar oberoende ställning och tillerkändes rätt att självständigt fullfölja talan. Huruvida dylik lagändring kunde genomföras inom ramen av nuvarande rättegångsordning saknade styrelsen möjlighet att bedöma. Det syntes dock antagligt, att rättslivet kände andra fall av biintervention, vilka i lika eller högre grad än det förevarande vore i behov av lagstiftarnas omtanke, samt att frågan därför ansåges böra lösas i ett större sammanhang. Såsom ett oeftergivligt villkor för varje lagändring måste dock fastställas, att försäkringsgivaren bereddes tillfälle att på ett tidigt stadium och på ett självständigt sätt ingripa i rättegången.

Försäkringsinspektionen har vidare i skrivelse den 31 maj 1935 med tillstyrkande överlämnat en framställning av *trafikförsäkringsföreningen* i förevarande hänseende. I denna hemställdes, att Kungl. Maj:t måtte förordna, att underrättelse enligt 22 § trafikförsäkringslagen skulle avlåtas i så god tid, att underrättelsen vore försäkringsgivaren tillhanda senast åttonde dagen före den dag målet förekomme till handläggning, samt att om det ej visades, då målet första gången handlades, att underrättelse lämnats senast vid berörda tidpunkt, domstolen skulle förelägga käranden att senast åttonde dagen före nästa handläggningstillfälle underrätta försäkringsgivaren om sin talan och om den dag målet åter skulle förekomma. I andra hand hemställde föreningen om erforderlig ändring av ifrågavarande lagrum.

Enligt *danska* motorfordonsförordningen skall försäkringsanstalt i mål om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon instämmas till varje rättegångstillfälle på samma sätt som gäller beträffande instämmande av vittnen i brottmål. Anstalten äger, eventuellt efter att enligt rättens tillåtelse utom rätta ha tagit del av utredningen i målet, att på egen begäran inträda i målet och blir då att betrakta såsom part däri beträffande ersättningsfrågan. Inträder anstalten ej såsom part, är ändock såväl ett genom förlikning som ett genom dom träffat avgörande av ersättningsfrågan bindande för anstalten. Rätten att klaga eller att yttra sig i högre rätt eller att där inträda som part står emellertid öppen för anstalten endast om den varit part i målet.

I den *finska* bilansvarighetslagen stadgas, att i skadeståndsmål, som anhängiggjorts med stöd av lagen, det försäkringsbolag, hos vilket försäkringsplikten fullgjorts, skall instämmas för att höras och att försäkringsbolaget är berättigat att självständigt anlita rättsmedel. På grund av trafikförsäkringen är den skadelidande berättigad till ersättning av försäkringsgivaren, ifall motorfordonets ägare, förare, innehavare eller den som utan lov brukat fordonet genom laga kraft vunnen dom är skyldig att åt honom utgiva ersättning.

De sakkunniga.

I annat sammanhang ha de sakkunniga understrukit angelägenheten av att rättegångar om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon såvitt möjligt undvikas. I princip bör sådan rättegång mot försäkringsgivaren icke få anställas annat än om överenskommelse mellan den skadelidande och försäkringsgivaren icke kan uppnås.

Enligt gällande rätt kan den skadelidande instämma såväl föraren, ägaren och brukaren som försäkringsgivaren med yrkande om skadestånd i följd av trafik med motorfordon. De sakkunnigas förslag innebär, att rätt till ersättning på grund av försäkringen enligt 6 § finnes, utan att personlig betalningsansvarighet för förare, ägare eller brukare föreligger. Följaktligen kan talan om ersättning enligt 6 § väckas endast mot försäkringsgivaren. De sakkunniga anse, att för undvikande av onödiga utgifter bör föreskrivas, att sådan talan mot försäkringsgivaren ej får väckas vid domstol, förrän försäkringsgivaren meddelat beslut i anledning av den skadelidandes ansökan om ersättning.

Om skadeståndsyrkandet grundas på vållande och 5 § av förslaget sålunda är tillämplig, ligger frågan olika till, allteftersom talan om sådant skadestånd vid domstol väckts mot föraren, ägaren och brukaren eller icke. Har sådan talan icke väckts, böra uti ifrågavarande hänseende gälla samma regler som för ersättning enligt 6 §. Om däremot talan väckts, bör rätten att instämma försäkringsgivaren kvarstå, oberoende av om försäkringsgivaren meddelat beslut i anledning av ansökan om ersättning eller ej. Det kan nämligen icke vara lämpligt, att försäkringsgivaren vid sidan av domstolsprövningen verkställer skadereglering i sådant fall. Det bör emellertid i dylikt mål icke vara tillåtet att yrka ersättning av försäkringsgivaren på annan grund än vållande hos föraren, ägaren eller brukaren.

Enligt gällande rätt skall käranden, när rättegång anställts mot förare, ägare eller brukare om skadestånd i följd av trafik med motorfordon, underrätta försäkringsgivaren om rättegången. Försäkringsgivaren kan därefter inträda i rättegången. Om så sker blir han emellertid icke självständig part i målet. Domstolens dom eller beslut i målet blir icke bindande för honom, och han äger icke självständigt fullfölja talan. Det måste anses önskvärt, att bestämmelser meddelas i syfte att den skadades rätt gent emot försäkringsgivaren kan vinna slutlig prövning i målet mot föraren, ägaren eller brukaren.

De sakkunniga ha därvid övervägt att med bibehållande av nuvarande underrättelsesystem införa regler om att dom eller beslut skulle bliva bindande för försäkringsgivaren även om denne ej inträtt i målet, varvid försäkringsgivaren skulle ha rätt att självständigt fullfölja talan. Emellertid torde bestämmelser av dylik natur i alltför hög grad avvika från gällande processrättsliga grundsatser.

Ej heller torde vara lämpligt att stadga obligatorisk skyldighet att i dylika mål instämma försäkringsgivaren. Ofta kunna omständigheterna vara sådana, att försäkringsgivaren saknar anledning att inställa sig i rättegången.

Emellertid torde det angivna syftet i huvudsak kunna uppnås genom att svaranden liksom käranden beredes möjlighet att i rättegång om skadestånd instämma försäkringsgivaren och att försäkringsgivaren erhåller rätt att efter stämning inträda i rättegången. Svaranden bör därvid kunna yrka, att försäkringsgivaren skall svara för den ersättning som svaranden kan förpliktas utgiva. Försäkringsgivaren bör ha rätt att yrka, att käromålet helt eller delvis ogillas såvitt försäkringsgivaren angår, varjämte han mot svaranden bör kunna framställa regressanspråk. Om sålunda försäkringsgivaren efter stämning inträder i rättegången, blir han att behandla såsom självständig part.

Den nuvarande regeln om skyldighet för käranden att underrätta försäkringsgivaren om dylik rättegång bör bibehållas för det fall att försäkringsgivaren ej blivit instämd i målet. I enlighet med trafikförsäkringsföreningens förslag bör underrättelsen lämnas senast åtta dagar före det målet förekommer till handläggning. Påföljden för underlåtenhet att utan laga förfall fullgöra underrättelseplikten bör dock endast vara, att kärandens talan om skadestånd som omfattas av försäkringen icke upptages till prövning.

32—35 §§.

Dessa paragrafer motsvara 23—26 §§ i gällande trafikförsäkringslag.

Övergångsbestämmelserna.

Lagen bör ej träda i kraft under löpande kalenderår utan vid ett årsskifte. I sådant hänseende föreslås den 1 januari 1940.

I allmänhet äro trafikförsäkringarna tecknade för minst ett år. Från och med den 1 januari 1940 skola emellertid försäkringarna avse den ersätt-

ningsskyldighet, som enligt den nya lagen åvilar försäkringsgivaren. Å händelser som inträffa efter denna dag skall bilansvarighetslagen icke vara tillämplig. Före den 1 januari 1940 måste de äldre försäkringarna bringas i överensstämmelse med den nya lagen, vid äventyr att de eljest upphöra att gälla. Enklast torde vara, att en tilläggsförsäkring meddelas tills den avtalade försäkringstiden utlöper. Sedan den nya lagen utfärdats, äro naturligen försäkringsanstalterna förhindrade att träffa avtal enligt äldre lag för längre tid än intill den 1 januari 1940.

Förslaget till kungörelse med vissa föreskrifter i anledning av trafikförsäkringslagen.

I kungörelsen ha sammanförts vissa bestämmelser om trafikförsäkringsnämnden, utländska motorfordon och statens motorfordon. Det må emellertid anmärkas, att bestämmelsen i 18 § om befrielse för förare av statens motorfordon från ansvar för skada å fordonet m. m. icke direkt hänför sig till trafikförsäkringslagen. Bestämmelserna om utländska motorfordon ansluta sig även till 25 § motorfordonsförordningen.

Om trafikförsäkringsnämnden.

1—7 §§.

Beträffande dessa paragrafer hänvisas till vad som anförts i det föregående.

Om utländska motorfordon.

8—13 §§.

De i dessa paragrafer upptagna bestämmelserna motsvara i stort sett gällande föreskrifter i ämnet. Dessa frågor äro berörda i specialmotiveringen till 22 § av förslaget till trafikförsäkringslag.

Om statens motorfordon.

14—18 §§.

Beträffande dessa bestämmelser hänvisas till vad i det föregående anförts (sid. 75—88). Bestämmelserna förutsätta, såsom förut anmärkts, att ett avtal träffas mellan staten och trafikförsäkringsföreningen om försäkringen av statens fordon. Detta avtal bör föreligga färdigt i så god tid, att förslaget därom med därav följande anslagsberäkningar kan föreläggas 1939 års riksdag.

Endast 16 § torde tarva särskild motivering. I denna paragraf ha upptagits vissa bestämmelser om sättet för försäkringsavgifternas erläggande i fråga om statens fordon.

Beträffande enskilda motorfordon utövas kontrollen över att vederbörlig försäkring finnes genom att försäkringsbevis enligt av Kungl. Maj:t fastställt formulär skall företes dels vid fordons registrering, dels — när fråga är om att bruka fordon före registreringen — vid ansökan om utfående av besiktningsskylt, dels ock vid sökande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Meddelande skall vidare enligt 18 § trafikförsäkringslagen lämnas från försäkringsgivare till registret eller den myndighet som utlämnat besiktningsskylten, när försäkring upphör. Dessa regler böra tillämpas även på statens motorfordon. Den tjänsteman som har att ombesörja registreringen eller anskaffandet av besiktningsskylt har alltså att först hos föreningen göra anmälan om förvärvet av fordonet i och för dess försäkring, varefter föreningen utfärdar bevis om att fordonet försäkrats. Likaledes skall han hos föreningen anmäla, när fordonet avföres ur registret eller besiktningsskylten återställes. Dessa anmälningar böra ske enligt särskilda formulär.

Beträffande frågan om i vilken form premierna för försäkringen av statens fordon böra utgå kan ledning hämtas från reglerna om olycksfall i arbete. I kungörelsen den 30 november 1917 angående särskilda bestämmelser i fråga om tillämpning av olycksfallsförsäkringslagen å arbetare, som användas till arbete för statens räkning, stadgas, att ersättning för inträffat olycksfall skall utgivas av riksförsäkringsanstalten av det å riksstatens elfte huvudtitel uppförda förslagsanslaget till bestridande av statsverket åliggande, av andra medel ej utgående ersättningar i anledning av olycksfall i arbete. Det undantag skall dock gälla, att dylik ersättning skall, efter det riksförsäkringsanstalten fastställt ersättningens art och storlek, utgivas i fråga om arbetare vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar, statens vattenfallsverk, stiftsnämndernas förvaltning samt domänförvaltningen av respektive myndigheter, i fråga om arbetare vid riksbanken och Tumba bruk av riksbanken samt i fråga om arbetare vid riksgäldskontoret, riksdagens bibliotek och riksdagens hus ävensom hos riksdagen, dess utskott, delegationer och tryckeriavdelning av riksgäldskontoret. Vad angår ersättning i anledning av kroppsskada, ådragen under militärtjänstgöring gäller, att sådan ersättning fastställes av riksförsäkringsanstalten, som av statskontoret erhåller de medel som erfordras för utbetalning av beviljade ersättningar.

I anslutning härtill torde böra föreskrivas att försäkringsavgifterna skola beträffande de affärsdrivande verken och därmed jämställda myndigheter samt riksdagens verk erläggas till föreningen av respektive myndighet. I fråga om krigsmaktens fordon torde emellertid lämpligen böra stadgas, att avgifterna skola erläggas av vederbörande försvarsgrens förvaltningsmyndighet. Vad slutligen angår övriga myndigheter böra avgifterna utgå från särskilt anslag under sjunde huvudtiteln samt av statskontoret erläggas till föreningen.

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 91 § lagen den 22 juni 1911 om ekonomiska föreningar.

Ändringen, som är av formell natur, föranledes av de nya bestämmelserna i trafikförsäkringslagen om trafikförsäkringsföreningen.

Förslaget till förordning om ändrad lydelse av 13 § 3 mom och 26 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

13 § 3 mom.

Ändringen innebär endast, att hänvisningen till 6 § gällande trafikförsäkringslag ändrats till att avse 12 § av den nya trafikförsäkringslagen.

26 § 4 mom.

I motorfordonsförordningen finnas bestämmelser om förbud att bruka motorfordon, innan det registrerats, och om rätt för besiktningsman att förbjuda fordonets användande. För överträdelse härav är ägaren jämlikt 26 § 1 mom. förfallen till dagsböter. Samma gäller, enligt 2 mom., om motorfordon brukas, oaktat det ej överensstämmer med de i förordningen meddelade föreskrifterna angående fordonets beskaffenhet och utrustning. I 3 mom. stadgas, att om ägaren i dessa fall iakttagit vad på honom ankommer till förhindrande av fordonets brukande, han är fri från ansvar. Det må nämnas, att enligt en allmän föreskrift i 1 § 2 mom. av förordningen vad däri stadgas om ägare skall beträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, i stället ha avseende å innehavaren, ändå att äganderätten ännu icke övergått å honom. I 26 § 4 mom. stadgas vidare, att om fordonet brukas av någon, som enligt 6 eller 7 § bilansvarighetslagen är pliktig att utgiva ersättning för skada, han jämväl skall i ägarens ställe bära ansvaret enligt 26 § motorfordonsförordningen. I 6 § bilansvarighetslagen stadgas, att om någon brukar annans fordon utan lov brukaren skall svara för skadan i ägarens ställe, och i 7 § föreskrives, att om någon innehar ett fordon med nyttjanderätt, han är lika med fordonets ägare ansvarig för skada, om han har befogenhet att anställa förare å fordonet eller, utan att inneha sådan befogenhet, likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde.

På grund av bilansvarighetslagens upphävande måste 26 § motorfordonsförordningen ändras. Det är därvid att märka, att avbetalningsköpare ingår i den kategori som avses i 7 § bilansvarighetslagen. Denne är emellertid enligt motorfordonsförordningen hänförlig till ägare. Även annan person än avbetalningsköpare, som nyttjar fordon med befogenhet att anställa förare å fordonet, torde emellertid i stället för ägaren böra åläggas ansvar

enligt 26 §. Vad däremot angår person som nyttjar fordon utan sådan befogenhet men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde torde ej finnas samma skäl att avlasta ansvaret för fordonets beskaffenhet, underlåten registrering o. s. v. från ägaren. Någon föreskrift härom har därför icke upptagits. Däremot bör ägare befrias från ansvar, om fordonet brukas mot hans vilja, och ansvaret i stället falla å den olovlige brukaren. I detta sammanhang må erinras om vad ovan (sid. 96) anförts om begreppet brukare enligt förslaget till trafikförsäkringslag.

I enlighet med vad sålunda anförts har lagrummets lydelse ändrats.

Förslaget till förordning om ändrad lydelse av 11 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936.

I denna paragraf har endast gjorts en hänvisning till de föreslagna bestämmelserna om tävlingsförsäkring såsom villkor för tillstånd till tävling.

Sammanfattning av de sakkunnigas förslag.

Trafikförsäkringen har i väsentliga hänseenden utvidgats och omreglerats. Försäkringen skall i princip inbegripa all skada som förorsakas i följd av trafik med motorfordon här i riket, dock att liksom för närvarande skall gälla, att försäkringen å visst fordon icke skall omfatta skada å den som vid tillfället fört fordonet eller å fordonet eller å egendom som befordras därmed. Ej heller eljest skall försäkringen avse skada å föraren tillhörig egendom.

Passagerare i motorfordon skola alltid vara inbegripna under försäkringen. Sålunda skall den nuvarande begränsningen av passagerarskyddet bortfalla.

Försäkringen skall utsträckas att gälla av motorfordonstrafiken förorsakade skador som kunna rubriceras såsom olycksfall. Med avseende å ersättningens omfattning skola emellertid olika regler gälla, allteftersom vållande föreligger hos motorfordonets förare, ägare och brukare eller ej.

Föreligger vållande hos förare, ägare eller brukare, skall försäkringen avse skadeståndsskyldigheten enligt allmänna skadeståndsregler. Vid medvållande hos den skadelidande skall jämkning sålunda ske. Däremot skall den för förare, ägare eller brukare stadgade utvidgade skadeståndsansvarigheten enligt bilansvarighetslagen avskaffas. Personlig skadeståndsansvarighet för sådan person skall endast föreligga vid styrkt vållande hos honom själv.

Föreligger icke vållande hos förare, ägare eller brukare, skall ersättning på grund av försäkringen utgå i viss anslutning till vad som gäller beträffande ersättning vid olycksfall i arbete. Någon personlig ersättningsansvarighet skall icke föreligga i detta fall. Jämkning av ersättningen skall jämväl här ske vid vållande hos den skadelidande. Vid personskada skall ersättningen avse erforderliga utgifter för sjukvård ävensom skada genom förlust eller nedsättning av arbetsförmågan. I sistnämnda hänseende skall utgå sjukpenning och livränta, dock endast om arbetsförmågan nedsatts med respektive minst $^1/_4$ och $^1/_{10}$. Högsta belopp för sjukpenning och livränta skola vid fullständig arbetsoförmåga utgöra respektive 8 kronor om dagen och 3 000 kronor om året. Vid nedsättning av arbetsförmågan skola beloppen jämkas till de lägre belopp som svara mot nedsättningen. Ersättning skall däremot icke utgå för sveda och värk eller för lyte och annat stadigvarande men, i vidare mån än sådant men inverkar på arbetsförmågan. Har olycksfallet medfört den skadades död, skall ersättning utgå för skäliga begravningskostnader samt för skada genom förlust av försörjare. Ersätt-

ning för förlust av försörjare skall kunna tillerkännas änka, änkling, frånskild make, fader, moder, adoptivfader, adoptivmoder, barn eller adoptivbarn, som genom dödsfallet kommit att sakna erforderligt underhåll, och utgå i form av livränta, som icke skall få överstiga 750 kronor om året eller i fråga om barn eller adoptivbarn 500 kronor om året samt få utgå endast tills barnet fyllt sexton år. Livräntor till efterlevande skola tillhopa ej få överstiga 3 000 kronor om året. I fråga om egendomsskada skall, då vållande hos föraren ej föreligger, den ytterligare begränsningen gälla, att ersättning ej skall utgå för skada å annat motorfordon eller å egendom som befordras därmed.

För försäkringen i allmänhet skola, vare sig vållande föreligger hos föraren eller ej, gälla vissa maximibelopp. De nu för personskada stadgade maximibeloppen, 60 000 och 20 000 kronor, skola emellertid väsentligt höjas och utgöra respektive 180 000 och 60 000 kronor. Däremot skall det nuvarande maximibeloppet för egendomsskador, 10 000 kronor, bibehållas.

Den omgestaltning av försäkringen som sålunda föreslagits kommer givetvis att medföra en ökning av försäkringspremierna. Med den innebörd som förslaget erhållit torde dock enligt av försäkringsinspektionen införskaffad utredning denna ökning kunna begränsas till i medeltal 21 procent av nuvarande premier, därvid dock är att märka, att olika kategorier fordon komma att träffas olika.

Vid sidan av dessa bestämmelser beträffande försäkringens innebörd ha i en del hänseenden föreslagits andra ändringar i gällande regler.

I anslutning till 1937 års trafiksäkerhetssakkunnigas förslag föreslås sålunda försäkringsplikt även för lättviktsmotorcyklar i samma ordning som för andra motorfordon. Däremot avstyrkes införandet av försäkring för vanliga trampcyklar.

Förare har beretts ett självständigt skydd så till vida, att försäkringsgivarens regressrätt mot honom, om han ej är försäkringstagare (bilägare), har inskränkts till det fall att föraren framkallat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom att han vid olyckstillfället varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller att han brukat fordonet mot försäkringstagarens vilja. För närvarande är denna regressrätt ställd i beroende av i vilken utsträckning enligt försäkringsavtalet försäkringstagaren är fritagen från regressanspråk från försäkringsgivarens sida. Förare av staten tillhöriga motorfordon ha härutinnan beretts ett ökat skydd därigenom att de i motsvarande utsträckning befriats från att ersätta skador å av dem förda motorfordon eller å annan statens egendom.

Trafikförsäkringen skall icke omfatta skada som uppkommit när fordonet använts i tävling eller i sådan träning för tävling, som äger rum å tävlingsbanan. I stället skall härför tagas särskild tävlingsförsäkring. För denna skola i tillämpliga delar gälla vad om trafikförsäkring stadgats, dock att tävlingsförsäkringen, om ej annat avtalats, icke skall avse skada å den som färdas i fordonet eller i annat i tävlingen eller träningen deltagande

fordon eller skada å fordon av sådant slag eller å egendom som befordras därmed.

Liksom hittills skall försäkringen under kontroll av försäkringsinspektionen omhänderhavas av de försäkringsanstalter, som erhållit Kungl. Maj:ts tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse.

Den för närvarande i koncessionsvillkoren för trafikförsäkringsanstalterna stadgade skyldigheten att ingå som medlemmar i en förening, trafikförsäkringsföreningen, har upptagits i lagen, liksom föreningens uppgift att ombesörja regleringen av skador orsakade av okända och oförsäkrade fordon samt att å anstalternas vägnar meddela trafikförsäkring å utländska fordon. Föreningen har därjämte erhållit en del andra uppgifter, av vilka den viktigaste är trafikförsäkringen av statens motorfordon.

Som en utbyggnad på det system som redan nu tillämpas ha i lagen intagits bestämmelser om en särskild nämnd, vilken skall avgiva yttranden i frågor rörande ersättning för personskador. Ändamålet med denna nämnd skall vara att åstadkomma större enhetlighet vid hithörande frågors bedömande. Nämnden skall i detta hänseende tillhandagå icke blott försäkringsanstalterna utan även domstolarna. Kostnaden för nämndens verksamhet skall bestridas av trafikförsäkringsföreningen.

Befrielsen från försäkringsplikt för statens och kommunernas motorfordon har icke bibehållits. Statens fordon skola vara kollektivt trafikförsäkrade genom trafikförsäkringsföreningen. Premierna skola därvid fastställas av Kungl. Maj:t och inlevereras enligt vissa förenklade regler.

I avsikt att nedbringa antalet rättegångar om ersättning i följd av trafik med motorfordon har föreslagits, att sådan rättegång mot försäkringsgivaren i regel ej skall få väckas, förrän försäkringsgivaren meddelat beslut i anledning av ansökan om ersättning. Därest rättegång anställts mot förare, ägare eller brukare om skadestånd i anledning av dylik trafik, må svaranden liksom käranden i rättegången instämma försäkringsgivaren, och försäkringsgivaren skall även vara berättigad att efter stämning inträda såsom part i dylikt mål. Därmed uppnås, att försäkringsgivarens betalningsskyldighet kan fastställas i målet.

BILAGOR.

Bilaga A.

Den av försäkringsinspektionen införskaffade utredningen angående förslagets inverkan på försäkringspremierna m. m.

Försäkringsinspektionens yttrande.

Till Trafikförsäkringssakkunniga.

Sedan trafikförsäkringssakkunniga hemställt, att försäkringsinspektionen ville föranstalta om utredning angående de ändringar av premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen, som kunna beräknas bliva erforderliga, därest trafikförsäkringen omregleras enligt av de sakkunniga angivna olika alternativ, får inspektionen härmed överlämna en av trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté på begäran av inspektionen verkställd utredning i frågan.

Försäkringsinspektionen vill framhålla, att utredningen i vad den avser kommitténs definitiva förslag till trafikförsäkringslag har skett utan att de sakkunnigas motivering varit tillgänglig. Det har förutsatts, att någon ändring i de grundläggande strafflagsbestämmelserna icke sker.

Såsom tariffkommittén framhåller, hava de siffermässiga resultaten i utredningen uteslutande grundats på hittillsvarande erfarenhet beträffande skadematerialet inom trafikförsäkringen. Först några år efter en ny lags ikraftträdande kan man överblicka det sätt, på vilket den av de nya bestämmelserna betingade rättspraxis kommit att utvecklas, liksom ock omfattningen av de skadeståndskrav, som från de skadelidandes sida kunna komma att framställas som följd av trafikförsäkringens vidgade omfattning. Ehuru resultaten av angivna skäl böra anses såsom preliminära, finner inspektionen den gjorda utredningen utgöra en god grund för bedömandet av den ungefärliga kostnadsökningen genom lagändringen.

Efter en eventuell ny lags ikraftträdande måste premierna justeras på grund av gjorda statistiska erfarenheter avseende ej blott verkningarna av lagändringarna utan även av de ändringar i trafikförsäkringsrisken, vilka, enligt vad erfarenheten visat, oberoende av lagändringar kunna väntas alltjämt inträda. Även den fortgående anpassningen av tariffsystemet efter förhållandena göra dylika justeringar nödvändiga. Stockholm den 27 september 1938.

O. A. ÅKESSON.

TIM JANSSON.

Tariffkommitténs utredning.

Utredning om ändrade trafikförsäkringskostnader.

Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté erhöll den 12 juni 1937 av Försäkringsinspektionen en anmodan att avgiva förslag till anordnande av statistiskt material för en i en skrivelse från trafikförsäkringssakkunniga begärd utredning, ävensom i övrigt avgiva det yttrande i ärendet, som tariffkommittén kunde finna

påkallat. Till denna skrivelse var fogad en P. M. uppgjord av nämnda sakkunniga. Denna P. M. jämte en något senare emottagen tilläggs-P. M. närslutes såsom bilaga 1 och 2 och komma att i det följande benämnas P. M. och tilläggs-P. M.

Den nämnda framställningen till trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté resulterade i ett beslut av kommittén att från anstalterna införskaffa erforderligt statistikmaterial. Planen för denna undersökning, av vilken inspektionen sedermera tagit del, har av inspektionen lämnats utan erinran. Inspektionen hemställde samtidigt att trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté jämväl måtte bearbeta det statistiska materialet och genomföra därmed förenade beräkningar.

Nyssnämnda statistikmaterial skulle av anstalterna till tariffkommittén överlämnas i form av listor, varå lämnades uppgift över

1) varje under år 1937 slutreglerad trafikförsäkringsskada oavsett det år skadan inträffat samt

2) varje avskriven skada, oberoende av skadeårgång, för vilken avskrivningen skett efter bokslutet våren 1937 till och med bokslutet våren 1938.

De nämnda listorna voro av två typer; den ena avseende personskador, den andra egendomsskador. Ett exemplar av vardera listan bifogas såsom bilaga 3 och 4, varjämte de till listorna hörande anvisningarna närslutas såsom bilaga 5.[1]

Den bearbetningskommitté inom tariffkommittén — aktuarien i Försäkrings-Aktiebolaget Fylgia, fil. dr B. Almer, organisationschefen i Försäkringsaktiebolaget Hansa, fil. kand. E. Andersson, samt direktören i Försäkringsanstalten Samarbete, fil. kand. E. Ottosson — som haft att särskilt syssla med de härigenom uppkomna statistiska frågorna, har under arbetets gång successivt lämnat de sakkunniga underhandsuppgifter till belysande av kostnadseffekten av ändringar, som varit föremål för övervägande under de sakkunnigas arbete.

Sedermera har trafikförsäkringssakkunnigas förslag till lag om trafikförsäkring genom Försäkringsinspektionen överlämnats till tariffkommittén.

Uppgörandet av tidigare nämnda primäruppgifter har för försäkringsanstalterna inneburit en betydande arbetsprestation — c:a 22 000 skadeakter ha ånyo måst genomgås och bedömas ur olika synpunkter av kvalificerad personal. Uppgiftslämnandet har skett successivt under hösten 1937 och våren 1938, och de senaste listorna förelågo vid maj månads ingång innevarande år. Vartefter listorna inkommo till bearbetningskommittén kunde alltså sammanställandet vidtaga. Uppgifterna underkastades i första hand ett omfattande kontrollarbete. Utöver allmän översyn detaljgranskades sålunda varje uppgift om de 5 571 personskadorna, varjämte alla skador över 1 000 kronor ersättningsbelopp samt de s. k. nollskadorna — d. v. s. skador, som med *nuvarande* ansvarighetslagar icke medfört ersättning — uppfördes å listor och utsattes för ingående prövning, i många fall resulterande i återremiss till och kontrollförfrågningar hos vederbörande anstalt. Vidare skedde stansning av hålkort, ett för varje skada. Sedan stansningen slutförts och den avslutande huvudkontrollen därefter ägt rum, kunde alltså den slutliga bearbetningen samt de därmed förenade sammanställningarna och beräkningarna påbörjas.

De här ovan angivna statistiska uppgifterna från försäkringsanstalterna ha icke ensamma varit tillräckliga att ge belysning åt alla de alternativa förändringar, som ifrågasatts av de trafikförsäkringssakkunniga. Det har därför varit nödvändigt att skaffa vissa kompletteringsuppgifter. Sålunda har Försäkringsinspektionen, som av den ovannämnda bearbetningskommittén hållits underkunnig om arbetets fortskridande, under hand från Riksförsäkringsanstalten införskaffat vissa uppgifter, vilka ställts till kommitténs förfogande. Dessa uppgifter avse att belysa medelkostnaden pr skada av sådana enligt 1916 års olycksfallslag ersatta skadefall,

[1] Dessa bilagor äro här utelämnade.

som uppkommit i samband med »fordon i trafik, ej tillhörande spårbanor med mekanisk eller elektrisk drivkraft». Sistnämnda kompletteringsuppgifter ha varit erforderliga såsom underlag för bedömande av den inverkan på premiekostnaden, som kan bli en följd av de i lagförslaget § 6 angivna ersättningsgrunderna. Vidare har från Föreningen för Gemensamt Lagenligt Trafikförsäkringsansvar infordrats vissa uppgifter angående s. k. parkeringsskador och därjämte har nämnda förening ställt till kommitténs förfogande materialet från en år 1937 verkställd specialutredning angående personskador, medförande ersättningsbelopp över 20 000 kronor.

Det statistiska material, som infordrats från försäkringsanstalterna, har resulterat i uppläggande av 32 144 skadekort representerande 26 573 egendomsskador och 5 571 personskador. Det bör emellertid nämnas, att dessa siffror ej avse antalet skadefall utan antalet skadade objekt. Antalet verkliga skadefall kan approximativt beräknas till c:a 22 000.

Som en orientering i stort över det material, som alltså stått till förfogande, kan tjäna efterföljande uppställning.

	Antal skadade objekt	Utgiven ersättning till skadade B-belopp	Som ers. bokf. skade-regl.-kostn. o. räntor.	A-belopp (se nedan)
Skada å person				
passagerare	853	737 924	48 500	1 146 788
övriga	4 718	3 596 685	264 685	5 767 493
S:a personskador	5 571	4 334 609	313 185	6 914 281
Skada å egendom	26 573	4 384 397	164 822	
Samtliga skador	32 144	8 719 006	478 007	

Av tabellen framgår bland annat, att skadeersättningarna enligt nuvarande ersättningsgrunder tämligen exakt fördela sig med hälften på personskador och hälften på egendomsskador, vilket resultat även överensstämmer med tidigare undersökningar.

För personskador har som framgår av de bifogade formulären för uppgifter från anstalterna (bil. 3) en dubbel värdering verkställts, nämligen dels den ersättning (B-belopp) som enligt nu gällande lag faktiskt har utgivits, dels den på basis härav beräknade ersättning (A-belopp), som skulle hava utgått, därest flertalet av nu gällande inskränkningar skulle bortfalla, alltså

1) ingen begränsning i form av maximisummor existerat,
2) ersättning även utgivits i de fall då bilisten förebragt exculpationsbevisning,
3) ingen jämkning förekommit.

För egendomsskador, formulär se bil. 4, har en motsvarande dubbelvärdering icke kunna genomföras med hänsyn dels till det stora antalet skador, dels de komplikationer som bl. a. den s. k. kollisionsöverenskommelsen skulle medföra vid omräkning av B-beloppen.

Kalkylen av A-belopp på uppgiftsformulären för personskador har genomförts även för skador, som enligt nuvarande lag icke äro ersättningsbara, i den mån desamma blivit anmälda till försäkringsanstalterna. De skador, som ej kommit till försäkringsanstalternas kännedom, äro för det första sådana, som drabbat passagerare i fordon för icke yrkesmässig trafik, där annan än ägaren/försäkringstagaren fört fordonet. Sådana passagerare erhålla enligt nu gällande lag icke någon ersättning från försäkringsanstalterna, även om föraren är vållande till skadan. Dessa skador bliva följaktligen praktiskt taget aldrig anmälda (endast ett mycket obetyd-

ligt antal försäkringar äro tecknade med tillägg, som skyddar föraren mot ersättningsanspråk) och ingå följaktligen icke i materialet för undersökningen. Den andra typen av skador, vilka icke kommit till försäkringsanstalternas kännedom, äro sådana, där den skadelidande på grund av vållandefrågans läge eller skadans obetydlighet icke funnit anledning bringa skadan till försäkringsanstalternas kännedom, varav de förra säkerligen torde omfatta ett stort antal av betydande storleksordning.

De i tabellen angivna A-beloppen representera således, om ett tillägg på ett eller annat sätt kalkyleras för till anstalternas kännedom ej komna skador, den maximala gräns, utöver vilken ersättningarna med sannolikhet ej kunnat nå, även om ersättningsskyldigheten icke begränsats. De fall, där anstalterna endast kunnat lämna uppgifter om skadans svårighetsgrad, ha beträffande personskadorna utgjort 326 st., vilka av de kommittérade blivit föremål för särskild uppskattning, självfallet efter mycket grov approximation. Det approximativt beräknade beloppet för dessa skador uppgår till 212 000 kronor.

Undersökningens resultat.

Som av det föregående framgår har tariffkommittén haft tvenne huvuddokument från de trafikförsäkringssakkunniga att besvara, nämligen å ena sidan P. M. och å andra sidan lagförslaget. De nya linjerna i lagförslaget sammanfalla emellertid i allt väsentligt med punkterna 1—3 a) i P. M. dock med det betydelsefulla undantaget beträffande ersättningarnas normerande, som återfinnes i § 6 i lagförslaget. Kommittérade ha därför ansett sig kunna parallellt behandla såväl huvudfrågorna i P. M. som lagförslaget genom att i första hand besvara frågorna 1—3 a) i P. M.

Det material de kommittérade haft att behandla omfattar såsom av det föregående framgår icke någon exakt skadeårgång utan avspeglar närmast, hur de senaste årgångarnas skador slutreglerats under år 1937. Till följd härav kan materialets slutsumma beträffande utgivna skadebelopp icke läggas till grund för kostnadskalkylen i och för sig. De statistiska siffrorna framkomma därför vid undersökningen närmast under form av procenttal, alltså procentuell höjning eller sänkning av nuvarande premiekostnad, vilka procenttal vid siffrornas slutliga användande böra multipliceras med den nuvarande trafikpremiekostnaden. Frågeställningen blir alltså att med utgångspunkt från nuvarande trafikpremiekostnad bedöma, vilken ökning eller minskning av denna, som betingas av de olika punkterna i de sakkunnigas P. M.

Punkt 1 i P. M.

Denna punkt avser förhöjning av de nuvarande maximibeloppen för personskada till

a) fördubbling eller

b) tredubbling.

De nuvarande maximibeloppen utgöra 20 000 kronor för varje skadad person och 60 000 kronor för samtliga vid ett och samma tillfälle skadade. Förhöjningen av det förstnämnda beloppet har kunnat beräknas genom tvenne jämförbara undersökningar, den ena kommitténs huvudundersökning och den andra utförd av Föreningen för Gemensamt Lagenligt Trafikförsäkringsansvar. Båda dessa undersökningar ha i stort sett givit samstämmiga resultat, nämligen att

a) förhöjning från 20 000 kronor till 40 000 kronor skulle innebära en ökning av nuvarande försäkringskostnader med c:a 5·5 % och

b) förhöjning från 20 000 kronor till 60 000 kronor skulle innebära en ökning av nuvarande försäkringskostnader med c:a 6·5 %.

Hänsyn har härvid icke tagits till den eventuellt erforderliga, antagligen obetydliga korrektionen för motsvarande förhöjning av det nuvarande katastrofbeloppet 60 000 kronor. Emellertid kan såväl enligt de förutsättningar som angivas i punkterna 2 och 3 i P. M. som enligt lagförslaget med sannolikhet förväntas en icke obetydlig förskjutning i riktning mot ökade passagerareskador. Just för dessa skador visar utredningen högre medelskadebelopp än för övriga personskador — 1 162 kronor mot 941 kronor — och man har därför anledning räkna med, att de verkligt stora skadorna över 20 000 kronor äro förhållandevis vanligare bland passagerareskadorna än bland övriga. Detsamma gäller kanske i än högre grad om katastrofskadorna. Åtskilliga fall äro kända, där flera passagerare vid en bilolycka blivit dödade eller svårt skadade, ehuru ersättningskrav med nuvarande rättsregler icke kunnat riktas mot försäkringsanstalterna.

En iakttagelse, som nog flertalet skadereglerare kunnat göra, är att det nuvarande maximibeloppet 20 000 kronor per skadad person ibland kan medföra en begränsning av ersättningsanspråken till detta belopp. Även om den i och för sig skäliga ersättningen legat högre får försäkringsanstalten i sådana fall icke vetskap om den verkliga storleken av den skadades förlust, vilket kan förväntas hava påverkat siffermaterialet i riktning mot lägre procentsiffror.

Av nämnda anledningar synes påtagligt, att ovanstående siffror böra höjas. Kommittérade hava därvid uppskattningsvis räknat med en förhöjning av 1·5 % vid det högre katastrofbeloppet, vilket vid det lägre katastrofbeloppet torde kunna nedsättas till förslagsvis 1 %.

I anslutning härtill torde en *fördubbling* av nuvarande ersättningsbelopp för personskada skäligen kunna beräknas medföra

6·5 % förhöjning av premien

och tredubbling av beloppen motsvara

8 % förhöjning av premien.

Förhöjningen av de nämnda maximibeloppen berör självfallet endast kostnaderna för personskador. Det har såsom redan tidigare framgått visat sig att ersättningsbeloppen för person- och egendomsskador med nuvarande ersättningsregler i stort sett förhålla sig som 50 till 50. Den föreslagna lagändringen kommer emellertid att medföra en förhöjning av personskadornas andel i premiekostnaden. I anledning härav är det nödvändigt att för de efterföljande kalkylerna angiva verkan av de förhöjda maximisummorna i procent av den del av premien, som kommer att motsvara personskadeersättningarna. De tidigare nämnda procenttalen ändras därmed till

13 % av *personskadedelen* i premierna resp.
16 % av *personskadedelen* i premierna.

Punkt 2 i P. M.

För närvarande lämnar fordonets försäkring utom beträffande bilar i yrkesmässig persontrafik ersättning till passagerare endast om fordonets *ägare* är styrkt vållande. Punkt 2 i P. M. förutsätter en utvidgning av passagerares rätt till ersättning att alltid gälla, om fordonets *förare* är styrkt vållande.

Vetskapen om den nämnda begränsningen av rätten till ersättning har hos allmänheten och kanske framför allt hos de advokater, med vilka de skadelidande rådgöra före insändandet av ersättningsanspråk till försäkringsanstalterna, självfallet medfört att passagerares skadefall, där annan än ägare fört fordonet, endast förhållandevis sällan kommit till försäkringsanstalternas kännedom. Här har alltså icke på direkt väg kunnat göras några beräkningar över merkostnaden, därest ersättning även skulle utgivits. om annan än ägare fört fordonet.

Kommittérade hava följaktligen fått gå fram på en indirekt väg. För olika fordonsklasser har i första hand undersökts, hur skadefallen fördela sig mellan

ägare och annan förare vid skada å egendom samt vid personskada å andra än passagerare. I stort sett samma proportion mellan ägare och förare torde kunna förväntas även vid passagerareskador. I andra hand har fördelningen mellan passagerareskador och övriga personskador undersökts för de skadefall, där ägare fört fordonet. Analogivis följer härav det sannolika antalet passagerareskador, vid vilka annan än ägare fört fordonet, därest passagerare haft rätt till ersättning för dylika skadefall. Den på så sätt erhållna frekvensen har multiplicerats med den förväntade medelkostnaden per skadefall, varigenom man erhållit ett kalkylerat belopp, angivande kostnaden för de passagerareskador, som beräknats hava vållats av annan än ägare.

Utökningen av passagerares rätt att erhålla ersättning även om *förare* är styrkt vållande skulle enligt de på ovan angivna sätt utförda kalkylerna medföra.

en ökning av nuvarande premier med c:a 3·2 %.

Till det ovan angivna resultatet bör emellertid göras ett par betydelsefulla anmärkningar. Den indirekta metod, som varit den enda framkomliga vägen, måste självfallet i och för sig anses leda till rätt osäkra resultat. Bland annat har metoden byggt på den förutsättningen, att frekvensen av inträffade passagerareskador, då annan än ägare suttit vid ratten, är densamma som om ägaren själv fört fordonet. Denna förutsättning har man anledning antaga icke utan vidare är för handen. Ägaren av exempelvis en bil för privatbruk är säkert i genomsnitt mera ansvarsfylld och aktsam, än den som mera tillfälligt får förfoga över fordonet. Detta måste sannolikt medföra den effekten, att skadefrekvensen bland icke-ägarna är större än bland ägarna själva. Samma förhållande gäller medelskadebeloppets storlek. De kommittérade ha i huvudsak fått stödja sig på den ur materialet framkomna medelskadan för passagerare, då ägaren själv suttit vid ratten, men det finns grundade skäl antaga, att nämnda medelskada är högre, om annan än ägare fört fordonet.

I och med att ersättning till passagerare skall utgivas även om annan än ägare fört fordonet kommer trafikförsäkringen att belastas med en mängd skadefall, som hittills icke berört densamma. En påfallande sådan kategori är den, där ungdomar sitta vid ratten, medförande sina kamrater och vänner. Dessa ungdomar, som köra sina föräldrars bil eller som tillfälligt hyra en bil av en biluthyrare eller t. o. m. »låna» en bil, ser man ofta i pressen såsom vållande till mycket uppseendeväckande och svårartade skadefall. I alldeles särskild grad bliva därvid de i fordonet medföljande passagerarna offren.

De kommittérade ha velat påpeka detta sakförhållande, som självfallet icke har kunnat taga sig något som helst uttryck i det resultat, kommittérade ernått genom den rent statistiska metod, vilken här kommit till användning.

Punkt 3 a i P. M.

Denna punkt förutsätter utvidgning av nuvarande lagbestämmelser till att medföra ersättning även om bilisten varit icke-vållande (ifråga om passagerareskador presumerat vållande eller icke-vållande) varvid förutsättes, att nuvarande jämkning i stort sett bibehålles.

Från ersättning enligt denna tänkta regel har dock undantagits skada å annat motorfordon, därest den skadevållande bilens ägare eller förare icke är styrkt vållande, alltså innebärande en inskränkning i stället för en utvidgning av nuvarande ersättningsrätt.

Förändringarna kunna uppdelas i följande grupper.

a) *Personskador, utomstående* d. v. s. annan person än passagerare i den skadevållande bilen. Ersättning för sådana skador utvidgas jämväl till sådana fall, där bilisten är icke-vållande d. v. s. även kan förebringa exculpationsbevisning. Redan tidigare har ersättning utgivits även vid presumerat vållande hos bilens förare.

b) *Personskador, passagerare (i den skadevållande bilen).* Ersättning för sådana skador utvidgas, utöver vad i P. M. punkt 2 förutsättes, även till de fall, där bilisten är antingen presumerat vållande eller icke-vållande.

c) *Egendomsskador å motorfordon.* Beträffande dessa skador *reduceras* ersättningen, så att hittills utgivna ersättningar vid presumerat vållande hos bilisten hädanefter icke förekomma.

d) *Egendomsskador, ej motorfordon.* Ersättning för sådana skador utvidgas även till de fall, där bilisten är icke-vållande. Ersättning vid presumerat vållande har redan tidigare utgivits.

Förändringarna beträffande punkterna a) och d) ha till den del skadorna kommit till anstalternas kännedom kunnat belysas genom de uppgifter, som lämnats å statistikformulären över sannolika taxerade beloppet av skador, som hittills icke blivit ersatta av anstalterna eller i undantagsfall ersatts allenast med något mindre belopp utöver ramen för ersättningsskyldigheten.

Utvidgningen enligt punkt b) här ovan, innebärande rätt för passagerare att erhålla ersättning även vid presumerat vållande eller icke-vållande hos bilisten, har icke på direkt väg kunnat bedömas, beroende på, som tidigare påpekats, att dessa skador i allmänhet icke blivit anmälda till anstalterna. Kommittérade ha därför sökt sig fram på den indirekta vägen att undersöka ersättningarnas fördelning efter vållandegrader hos bilisten beträffande andra skadade personer än passagerare. Den relation mellan ersättningar vid å ena sidan styrkt vållande hos bilisten och å andra sidan vid presumerat vållande eller icke-vållande, som man funnit bland sistnämnda skadefall, har använts för att approximativt beräkna den ifrågasatta utvidgningen beträffande passagerare.

För belysande av den inskränkning i hittillsvarande ersättningar, som blir effekten av den i punkt c) angivna förändringen har man haft att tillgå försäkringsanstalternas uppgifter om utgivna trafikskadeersättningar till ägare av annat motorfordon i de fall, där den egna föraren icke varit styrkt vållande. Det bör till undvikande av varje missförstånd påpekas, att ett inrymmande av ersättning för andra motorfordon efter de grunder, som i denna punkt förutsättes, icke endast skulle betyda bortfallande av den enligt beräkningarna framkomna premiereduceringen utan därutöver en mycket kännbar stegring av premiekostnaden. Även om nuvarande jämkningsregel bibehålles, vilket förutsättes, skulle utgivandet av ersättning till andra bilägare vid icke-vållande från den egna bilens sida med hänsyn till nuvarande återhållande bestämmelser i § 5 av bilansvarighetslagen, vilka därmed bortfölle, med all sannolikhet medföra en betydande belastning för trafikförsäkringen. Densamma skulle då i varje fall av kollision tillförsäkra varje bilägare en viss ehuru ibland jämkad ersättning för skadorna å hans bil och sålunda för honom verka såsom en vagnskadeförsäkring.

De verkställda beräkningarna ha utvisat, att de procentuella förändringarna för vardera av de fyra punkterna kunna uppskattas till

Punkt a) Ökning av premierna med 9·8 %,
Punkt b) Ökning av premierna med 4·3 %,
Punkt c) Minskning av premierna med 2·4 %,
Punkt d) Ökning av premierna med 1·1 %.

Slutresultatet av dessa förändringar skulle ge en nettoökning av c:a 13 % av hittillsvarande försäkringskostnader.

Till det framkomna resultatet bör fogas följande reflexioner. Det siffermaterial, som stått till buds för beräkningarna, måste självfallet anses vara tämligen ofullständigt. Det gäller beträffande punkterna a, b och d att belysa effekten av en lagändring, som i trafikförsäkringen skulle inrymma skadefall av en typ, som hittills icke alls blivit föremål för ersättning. Det är under sådana förhållanden givet, att det av trafikförsäkringsanstalterna ingivna materialet icke kan vara fullständigt.

Säkerligen ha många skadefall, flertalet av mindre omfattning men säkerligen åtskilliga även betydande sådana, aldrig kommit till anstalternas kännedom, enär de skadelidande haft full visshet om att ersättning ej varit att påräkna.

Beträffande skadade personer torde nog detta i särskild grad varit fallet, då den skadade själv i uppenbar grad varit vållande till skadan. Ändras trafikförsäkringslagen så, att ersättning skall utgivas även för dylika skadefall, betyder detta en merbelastning, som till sin storlek i väsentlig grad beror av de principer för jämkning, som efter lagändringen kunna komma att utbildas.

Beträffande egendomsskador förhåller det sig säkerligen så, att ett stort antal sådana, vilka möjligen kunnat komma ifråga för ersättning, för närvarande aldrig bliva anmälda. Särskilt gäller detta många tveksamma fall och då i all synnerhet sådana av mindre storleksordning. Den ifrågasatta utvidgningen av lagen kommer med säkerhet att medföra, att i första hand dessa fall som regel komma att leda till krav på ersättning. Härutöver kommer emellertid sannolikt ersättningsanspråk att framställas för ett betydande antal fall, som med nuvarande ersättningsregler aldrig kunna komma på tal för ersättning från trafikförsäkringen. Dylika skadefall, vilka visserligen uppkomma i samband med något motorfordon men dock knappast eller åtminstone endast indirekt äro följd av automobiltrafik i vanlig menig, torde enligt lagförslaget kunna bliva föremål för ersättning. En lagändring på denna punkt är därför mycket svår att ekonomiskt överblicka, men effekten blir med all sannolikhet väsentligt större än vad man kan finna med statistiskt tillgängliga siffror.

För fullständighetens skull må i detta sammanhang hänvisning även göras till vad ovan anförts angående punkten c.

Sammanfattning av punkterna 1—3 a i P. M.

Bortser man tillsvidare från inverkan av punkt 1, vars innebörd på grund av vad tidigare anförts ej kan bedömas, förrän förhållandet mellan person- och egendomsskadedelarna i den nya premien beräknats, erhålles följande sammanställning.

Punkt 2 i P. M.: Ersättning utgår till passagerare, oavsett vem som fört fordonet, så snart föraren är styrkt vållande.....	ökning 3·2 %
Punkt 3 a i P. M.: Ersättning utgår för såväl person- som egendomsskador även vid icke-vållande hos bilisten, dock med det undantaget att ersättning för skadorna å annat motorfordon endast utgår vid styrkt vållande	ökning 13 %
Summa punkt 2 och 3 a	ökning 16·2 %

Med dessa förändringar skulle sålunda premien bliva 116 % av den hittillsvarande, varav 67 % motsvarar personskador och 49 % egendomsskador.

Härtill kommer punkt 1 i P. M., ersättning med förhöjda maximisummor. Enligt för denna punkt ovan angivna siffror medföra nämnda ökade maximisummor en merbelastning av

a) vid fördubblade personskadesummor 13 % av personskadepremien,

b) vid tredubblade personskadesummor 16 % av personskadepremien

varför densamma efter införande av denna höjning skulle bliva 76 % resp. 78 % eller tillsammans med egendomsskadedelen av premien (49 %) = 125 % resp. 127 %.

Slutresultatet av förändringarna enligt punkterna 1—3 a blir alltså en förhöjning av nuvarande försäkringskostnad med

c:a 25 % resp. 27 %.

Kommitterade vilja dock ånyo beträffande bärigheten av de gjorda beräkningarna hänvisa till de kommentarer och påpekanden, som ovan angivits under vardera av punkterna 1, 2 och 3 a.

Lagförslaget.

I och med att punkterna 1—3 a i P. M. ovan äro behandlade har man i stort sett belyst även verkningarna av den föreslagna lagändringen. Det återstår emellertid bl. a. att belysa effekten av de bestämmelser i § 6, som normera ersättningarnas storlek.

För att med bibehållande av den tankegång, som legat till grund för framställningen här ovan, kunna få en verkligt allsidig bild av lagförslagets ekonomiska betydelse, ha de kommittérade även på direkt väg kalkylerat kostnaderna för varje moment av ersättning, som innefattas i förslaget. Kommittérade ha därvid uppdelat problemet i 3 undergrupper, motsvarande paragraferna 5, 6 och 7. De efterföljande resultaten äro emellertid av naturliga skäl behäftade med samma osäkerhetsmoment, som vidlådit de tidigare beräkningarna, varför kommittérade få hänvisa till vad härom ovan anförts.

Lagförslagets § 5.

Ersättning utgår med bibehållande av nuvarande ersättningsgrunder vid *styrkt* vållande och *grovt* vållande från bilistens sida — men med bibehållen jämkning — för

a) skada å personer, vilka ej befordras med fordonet Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a 37·3
b) skada å personer, vilka befordras med fordonet, oberoende av vem som fört detsamma Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a 11·7
c) skada å motorfordon Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a 39·9
d) skada å annan egendom än motorfordon Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a 7·0
Summa § 5 i lagförslaget	95·9

Lagförslagets § 6.

Kommittérade ha varit angelägna att på ovan angivna sätt särskilt belysa effekten av vardera av lagparagraferna 5, 6 och 7 för att illustrera den dominerande betydelsen av § 5 i lagförslaget, alltså av ersättningarna vid styrkt vållande från bilisten. Såsom nedan skall visas bliva de ersättningar, som skola utgivas jämlikt § 6 i lagförslaget, vilken reglerar rätten till ersättning i sådana fall, där vållande till skadan icke ligger motorfordonets ägare, förare eller brukare till last, förhållandevis obetydliga jämfört med ersättningarna enligt § 5. Det är av betydelse att kunna konstatera detta, då beräkningarna av naturliga skäl måste bliva ganska osäkra när man kommer in på de för trafikförsäkringen hittills främmande linjer, som § 6 innehåller. Genom att sistnämnda paragraf i kostnadskalkylen väger tämligen lätt jämfört med § 5 bliva beräkningarnas osäkerhet ingalunda av den avgörande betydelse, som annars skulle blivit fallet.

Det torde för övrigt kunna antagas att inflytandet av § 6 i verkligheten blir ännu mindre och inflytandet av § 5 i motsvarande grad högre än man kunnat direkt utläsa ur det nu föreliggande statistikmaterialet. Den ifråga om alla personskador betydande skillnad i ersättning, som kan erhållas vid tillämpning å ena sidan av § 5 och å andra sidan av § 6 gör det nämligen i hög grad sannolikt, att de skadelidande och deras hjälpare skola uppbjuda all sin förmåga att få bilisten fälld såsom vållande och därmed erhålla ersättning enligt § 5. Med hittillsvarande rättsregler har det, utom i de relativt sällsynta fall, där föraren lyckats förebringa exculpationsbevisning, ofta varit för den skadelidande tämligen likgiltigt, om föraren blivit fälld såsom vållande eller icke. Av denna anledning torde man kunna vänta sig, att en viss och kanske icke obetydlig förskjutning i proportionen mellan bevisat vållande och icke bevisat vållande kommer att inträda — i samband med ökat antal rättegångar. Kommittérade ha naturligt nog icke haft någon möjlighet att beräkna effekten av ovan angivna sannolika risk för förskjutning mellan proportionen styrkt och icke styrkt vållande.

Den direkta betydelsen av § 6 ligger i dess begränsande av ersättningens storlek för de personskador, vilka skola ersättas vid icke styrkt vållande. Här har man alltså att i första hand utgå ifrån nuvarande medelkostnad per skadad person, vilken enligt kommitténs huvudmaterial visat sig vara 972 kronor. Av denna utgör c:a 190 kronor medelkostnaden per skadad person för sveda och värk samt lyte, vilka senare icke skola ersättas enligt § 6. Om hittillsvarande ersättningsnormer i övrigt bibehölles, skulle alltså medelkostnaden komma att utgöra 782 kronor.

I lagförslagets § 6 äro ersättningarna vid personskador normerade efter i stort sett samma mönster, som skett i gällande lag om olycksfall i arbete. Den skadade skall alltså förutom ersättning för erforderlig läkarvård erhålla sjukpenning, i lagförslaget maximerad till 8 kronor pr dag, samt vid invaliditet en årlig livränta av högst 3 000 kronor. På enahanda sätt äro livräntorna till efterlevande begränsade till sammanlagt högst 3 000 kronor.

I skrivelse av den 26 juli 1938 till försäkringsinspektionen ha de sakkunniga emellertid hemställt om utredning av premieändringen jämväl för de fall att maximibeloppen för sjukpenning och invalidränta i stället för föreslagna 8 kronor resp. 3 000 kronor fastställes till

1) 5 kronor 50 öre resp. 2 000 kronor eller
2) 6 kronor 50 öre resp. 2 400 kronor.

Ehuru detta icke utsagts i den nämnda skrivelsen ha de kommittérade förutsatt att jämväl livräntor till efterlevande skola maximeras på samma sätt som invalidräntorna och de gjorda beräkningarna ha därför skett under detta antagande.

Det är alltså tre olika alternativa maximilägen av ersättningar, som de sakkunniga önska få belysta till dess kostnadseffekt. Av dessa motsvarar det lägsta alternativet 5 kronor 50 öre pr dag resp. 2 000 kronor i högsta livräntebelopp de maximiersättningar, som tillämpas i nu gällande lag om olycksfall i arbete. Väljer man därför att i första hand besvara frågan beträffande maximisummor enligt det lägsta alternativet, kan man erhålla en viss ledning ifråga om kostnadseffekten genom användandet av den erfarenhet, som står till buds från den obligatoriska olycksfallsförsäkringen. De kommittérade ha av denna anledning valt att först belysa frågeställningen under förutsättning, att lagförslagets § 6 skulle maximera ersättningssummorna enligt det lägsta alternativet, alltså '§ 6 alt. 1'.

För belysande av den medelkostnad som § 6 alt. 1 kan komma att innebära ha de kommittérade haft tillgång till en undersökning, som på Försäkringsinspektionens begäran utförts av Riksförsäkringsanstalten och omfattar 2 706 år 1934 inträffade skadefall till 'följd av fordon i trafik — ej tillhörande spårbanor — med mekanisk eller elektrisk drivkraft'. Denna undersökning har givit en medelkostnad per skadefall av 565 kronor.

I betraktande av att Rfa-undersökningen grundas på ett material, som i olika hänseenden avviker från det, som förekommer i trafikförsäkringen, kan självfallet siffran 565 kronor icke utan närmare övervägande användas såsom förväntad medelkostnad för skador, ersatta enligt § 6 alt. 1. Av de officiella publikationerna framgår, att den obligatoriska olycksfallsförsäkringens medelersättningar såväl för året 1934 som de närmast tidigare åren ligga väsentligt lägre än den angivna siffran, vilket gäller såväl för den obligatoriska försäkringen som för den frivilliga, avseende skada utom arbetet. Förklaringen till den erhållna högre medelkostnaden 565 kronor skulle — bortsett från den osäkerhet, som ligger i materialets begränsade räckvidd — kunna sökas i det förhållandet, att den nämnda Rfa-undersökningen omfattar skador av en större svårighetsgrad än den genomsnittliga. Undersökningen avser som nämnts uteslutande skadefall till följd av fordon i trafik. Ehuru man a priori har anledning antaga, att dessa skadefall — i stort sett just de, som trafikförsäkringen har att ersätta — böra vara i genomsnitt allvarligare än flertalet övriga olycksfallsförsäkringens skadefall, ha de kommittérade sökt att medelst

efterföljande rent teoretiska diskussion komma till en parallellbelysning av problemet.

Enligt vad ovan anförts torde som medelkostnad för den nuvarande trafikförsäkringens personskador kunna godtagas ett belopp av 782 kronor (excl. ersättning för sveda och värk samt lyte). Det visar sig av Rfa-undersökningen, att den del, som svarar mot utgiften för skadans botande — s. k. läkekostnader — utgör i medeltal c:a 60 kronor. Godtages detta — sannolikt ligga dock trafikförsäkringsanstalternas utgifter härför högre — blir den resterande medelersättningen, svarande mot förlust av arbetsförtjänst, 722 kronor. Den obligatoriska olycksfallsförsäkringens ersättningar äro emellertid maximerade till $^2/_3$ av den förlorade arbetsförtjänsten. Under samma förutsättningar skulle trafikförsäkringens ersättningar stanna vid $^2/_3$ av nämnda 722 kronor, d. v. s. 481 kronor, vartill bör läggas ovannämnda 60 kronor för läkekostnader. Detta skulle alltså leda till ett belopp av 541 kronor, såsom förväntad medelkostnad under ovan angivna antagande.

Denna siffra bygger emellertid på förutsättningar, som — oavsett att man här förutsatt olycksfallslagens summor — icke helt överensstämma med innebörden i lagförslagets § 6. Den i § 6 mom. 3 angivna bestämmelsen verkar självfallet sänkande på den förväntade medelkostnaden. Undersökningar visa emellertid att antalet regressfall enligt olycksfallslagen icke överstiger $^1/_{10}$ av samtliga personskadefall. Bestämmelsens sänkande verkan torde sålunda icke kunna överstiga 10 % på medelskadebeloppet och bör sannolikt vara avsevärt lägre. Trafikförsäkringen kommer nämligen att vinna *full* befrielse från utgivande av ersättning endast i de fall, där olycksfallsförsäkringen redan ersätter det maximum, vartill den försäkrade berättigas enligt lagförslagets § 6 och dessa utgöra säkerligen endast den mindre delen av de s. k. regressfallen enligt olycksfallslagen.

Medan i föregående stycke omnämnda förhållande verkar sänkande på medelkostnaden tala å andra sidan starka skäl för att densamma bör bliva högre än de 541 kronor, som ovan angivits. Denna siffra byggde på det grova antagandet, att ersättningarna enligt § 6 skulle i stort sett beträffande den förlorade arbetsförtjänsten reduceras till $^2/_3$ mot de nuvarande. Detta antagande är för § 6 alt. 1 sant endast beträffande inkomsttagare vid 3 000 kronors-gränsen. Ligger inkomsten väsentligt över 3 000 kronor, blir reduceringen visserligen större än $^1/_3$. Den övervägande delen av genom trafikolycksfall skadade personer — sannolikt minst 90 % av samtliga — ha emellertid inkomster under 3 000 kronor. Dessa personer komma alla att få ersättningar, som överstiga de förutsatta $^2/_3$ beträffande förlorad arbetsförtjänst. Så snart inkomsten ligger vid 2 000 kronor eller därunder, skulle trafikförsäkringen enligt § 6 alt. 1 såsom hittills få lämna 100 % ersättning för förlorad arbetsförtjänst.

Det bör påpekas att i trafikförsäkringens skadematerial ligger en betydligt större proportion kvinnor och barn, 38 % av samtliga, än i olycksfallsförsäkringens skadematerial, där motsvarande siffra är c:a 7 %. Beträffande kvinnor och barn måste man självfallet räkna med att praktiskt taget alltid få ersätta fullt.

Jämför man huvudskälen för sänkning och höjning av medelskadan enligt ovan, tala övervägande synpunkter för att den hypotetiska siffran, 541 kronor, måste höjas. Hur högt är mycket svårt att bestämma. Detta har föranlett de kommittérade att stanna inför den enda tillgängliga, på statistisk väg framkomna siffran, nämligen 565 kronor enligt Rfa-undersökningen. Felet torde i varje fall icke kunna anses betydande och dessutom bör ju erinras om att verkan av § 6, som tidigare anförts, är av relativt låg storleksordning i jämförelse med verkan av § 5.

Ett belopp av 565 kronor torde alltså enligt de kommittérades åsikt kunna användas såsom en förväntad medelkostnad per skadefall, ersatt enligt § 6 alt. 1. Närmaste uppgiften blir då att fixera den sannolika medelkostnaden för de båda

andra alternativen, alltså 6 kronor 50 öre och 2 400 kronor, resp. 8 kronor och 3 000 kronor. Det är de senare summorna, som komma ifråga i lagförslaget.

Då dessa frågors besvarande bl. a. erfordra speciella siffror över inkomstfördelningen, vilka icke kunna erhållas i en med ersättningsnormerna jämförbar form, kan av de kommittérade endast en ungefärlig taxation verkställas. Som utgångspunkt kan lämpligen antagas att utsträckningen till närmast högre maximiläge (6 kronor 50 öre resp. 2 400 kronor) med $^1/_3$ reducerar differensen mellan å ena sidan trafikförsäkringens nuvarande medelkostnad excl. sveda och värk samt lyte, vilken är 782 kronor och å andra sidan nyssnämnda medelkostnad för § 6 alt. 1, vilken är 565 kronor. På samma sätt kan antagas, att nämnda differens reduceras med $^2/_3$ vid det högsta alternativet av maximisummor, alltså de i lagförslaget intagna.

Under det medelersättningarna enligt § 5 såsom av det föregående framgår utgöra 972 kronor skulle alltså medelersättningarna enligt § 6 under nämnda förutsättningar bliva

1) vid det lägsta alternativet (olycksfallslagens summor) 565 kronor.
2) vid mellanalternativet (6 kronor 50 öre resp. 2 400 kronor) 637 kronor.
3) vid det högsta alternativet (8 kronor resp. 3 000 kronor) 710 kronor.

Under dessa förutsättningar finner man att innebörden av § 6 kan belysas med följande uppställning.

		Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3 Huvudalternativ
a) Skada å personer, vilka ej befordras med fordonet. Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a	8·1	9·1	10·2
b) Skada å personer, vilka befordras med fordonet, oberoende av vem som fört detsamma. Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a	2·5	2·8	3·1
c) Skada å motorfordon. (Ej efterfrågat.)				
d) Skada å annan egendom än motorfordon (järnväg eller spårväg eller å egendom, som därmed befordras). Kostnad i procent av nuvarande premier	c:a	2·1	2·1	2·1
Summa § 6 i lagförslaget		12·7	14·0	15·4

Av dessa alternativ är det tredje det i lagförslaget förekommande.

Lagförslagets § 7.

Denna paragraf innehåller bestämmelsen om ändring av maximisummorna för personskador till tre gånger de nuvarande.

För belysande av den ekonomiska betydelsen härav för lagförslaget har man att utgå från de procenttal, varmed personskadepremien enligt avsnittet 'P. M. punkt 1' skulle förhöjas. Den nämnda procentsatsen utgjorde 16 %.

Man finner vid en sammanställning av vad ovan anförts om lagförslaget § 5 och § 6, att dess ekonomiska betydelse framgår av följande.

Punkter	§ 5 %	§ 6 % Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3 (huvudalternativ)
a)	37·3	8·1	9·1	10·2
b)	11·7	2·5	2·8	3·1
c)	39·9	—	—	—
d)	7·0	2·1	2·1	2·1
	95·9	12·7	14·0	15·4

Av dessa betyda punkterna a) och b) personskador och punkterna c) och d) egendomsskador.

För huvudalternativet representera alltså personskadorna 62·3 % och egendomsskadorna 49 %. För de övriga 2 alternativen ändras personskadorna till resp. 59·6 % och 60·9 %.

Slutefekten med hänsyn till de förhöjda summorna för personskador blir alltså

för alt. 1 ..... $59{\cdot}6 \times 1{\cdot}16 + 49 = 118{\cdot}1$
» » 2 ..... $60{\cdot}9 \times 1{\cdot}16 + 49 = 119{\cdot}6$
» » 3 ..... $62{\cdot}3 \times 1{\cdot}16 + 49 = 121{\cdot}3$

Alt. 3 är huvudalternativet, ingående i lagförslaget, och innebär alltså en förhöjning av nuvarande trafikförsäkringspremier med *21·3 %*.

Den totala ekonomiska effekten av lagförslaget är därmed, så långt man av tillgängligt siffermaterial kan bedöma detsamma, meddelad. Likaledes ha siffror lämnats till belysande av sidoalternativen beträffande maximisummorna enligt § 6. I och med att ett slutresultat alltså framkommit bör emellertid erinras om, att verkningarna av de föreslagna förändringarna i vissa hänseenden kunna komma att bliva olika för olika tariffgrupper. De framlagda sifferresultaten få alltså ses såsom ett genomsnitt, belysande effekten för samtliga fordonsgrupper sedda som helhet.

Det bör såsom en slutlig sammanfattning påpekas, att siffrorna på intet sätt kunna återge den eventuella effekten av den förändrade *praxis*, som kan komma att utbildas genom lagändringen. De kommittérade vilja därför ånyo hänvisa till de kommentarer, som gjorts under olika punkter i det föregående.

Det bör därutöver särskilt framhållas, att en betydelsefull förutsättning vid de utförda beräkningarna varit den, att nuvarande jämkningsregler komma att bibehållas även i fortsättningen. Tidigare har under punkt 3 a i P. M. antytts, att det förhållandet att skadelidande hädanefter kunna få ersättningen även då bilisten är klart oskyldig till skadan redan i och för sig skulle kunna medföra en förskjutning av hittills rådande praxis beträffande jämkning. I mom. 2 av lagförslagets § 6 förutsättes alltjämt att jämkning skall äga rum vid medvållande från den skadades sida, men momentet har erhållit en formulering, som i detta sammanhang bör bli föremål för omnämnande.

Det talas i momentet om att rätt till ersättning enligt § 6 icke skall medgivas den, som genom uppsåt medverkat till skadan. Något liknande stadgande för den, som åstadkommit skada genom grov vårdslöshet finnes icke. Denna formulering av lagtexten torde få anses innebära, att även den grovt vållande kan komma att erhålla viss, ehuru jämkad ersättning enligt § 6, d. v. s. då det medverkande fordonets ägare, förare eller brukare icke är vållande till skadan. Då man knappast kan förmoda, att strängare jämkning kommer att tillämpas för skadelidande, som erhåller ersättning enligt § 5, där bilisten alltså är klart vållande, har man anledning räkna med att en ytterligare förskjutning av jämkningsskalan kan komma att härigenom inträda.

Det är ytterst vanskligt att våga göra ett uttalande om och i vad mån denna nya princip beträffande rätten till skadestånd kan komma att påverka skadekostnaderna i framtiden. Detta blir ytterst en fråga om den kommande rättstillämpningen. Att en viss förskjutning av jämkningsreglerna kan tänkas bliva följden är icke osannolikt, och denna förskjutning kommer i så fall att inverka höjande på kostnadseffekten av de föreslagna förändringarna. De kommittérade ha självfallet avhållit sig från att ens göra ett försök att väga betydelsen härav.

Övriga punkter i P.M.

Dessa punkter torde, som framgår av lagförslaget, vara mindre aktuella. Det torde också beträffande flertalet av de i dessa punkter framförda alternativen kunna sägas, att vinsten med ett införande av motsvarande bestämmelser skulle bliva

tämligen obetydlig framför allt i förhållande till de olägenheter, som flertalet av de tänkta bestämmelserna skulle medföra såväl för den skadade allmänheten som för fordonsägarna. Ett undantag utgör dock 3 b, där det emellertid ej är frågan om en inskränkning utan en betydande utökning från nuvarande lagbestämmelser.

Punkt 3 b i P. M.

Denna punkt avser utvidgning av lagen i enlighet med punkt 3 a ovan men med den ytterligare utsträckningen, att jämkning endast skall ifrågakomma vid grovt vållande från den skadelidandes sida. Detta alternativ innebär i realiteten jämkningens bortfallande. I kommitténs huvudmaterial förekommer endast 3 fall, där rättsinstanser ansett ersättningssökande vara grovt vållande.

Frågan om ersättningsbeloppets förväntade höjning därest jämkning skulle borttagas samtidigt med att försäkringen utvidgas att även omfatta skadefall vid icke-vållande hos motorföraren är icke lätt att besvara. Ur kommitténs material erhåller man visserligen ett icke obetydligt antal fall, där jämkning förekommit, men många faktiska jämkningsfall ha med säkerhet icke rapporterats såsom sådana. Särskilt vid frivilliga uppgörelser, och dessa äro till antalet de flesta, sker uppgörelsen mången gång under vetskapen att domstol sannolikt skulle bedömt den skadelidande såsom medvållande, men någon särskild jämkningsprocent fixeras icke. Jämkningen tar sig i stället uttryck i att de begärda beloppen mer eller mindre nedsättas, och skadan betraktas följaktligen icke såsom ett jämkningsfall, ehuru ett sådant i verkligheten varit för handen.

När man därför ur kommitténs material skall söka få ett siffermässigt mått på jämkningens betydelse bör man hålla detta i minnet. De framkomna resultaten måste betraktas såsom minimiresultat. Här nedan ha kommitterade framlagt dessa statistikens siffror och därvid följt samma uppdelning som tidigare i fyra kategorier av skadelidande. I procent av nuvarande totalpremie får man därvid följande tal för jämkningens betydelse.

a) Skada å personer, som ej befordras med fordonet.
Ökning i procent ..... c:a 10
b) Skada å personer, som befordras med fordonet.
Ökning i procent ..... c:a 0·3
c) Skada å motorfordon.
(Ej ifrågasatt.)
d) Skada å annan egendom än motorfordon.
Ökning i procent ..... c:a 0·4

I verkligheten torde såsom ovan sagts inverkan av jämkningens borttagande influera ersättningarna i betydligt högre grad än vad ovanstående formella kalkyl givit vid handen. Som exempel kan anföras, att (den här ej efterfrågade) utsträckningen av lagen att omfatta ersättning för motorfordon enligt den formella kalkylen giver ett resultat av 4 %, medan utsträckningen av lagen i verkligheten torde (under förutsättning att jämkningen, som rent principiellt skulle hava verkat med i genomsnitt 50 %, i realiteten varit något lägre) medföra en kostnadsökning av 30 à 40 % av premierna.

Visserligen bygger lagförslaget på förutsättningen att viss jämkning som hittills skall ske vid medvållande från den skadelidandes sida. De kommittérade anse emellertid, att ovannämnda siffror, liksom kanske framför allt de därtill fogade kommentarerna, kunna vara av betydelse vid frågans ytterligare bedömande. Framför allt utgör det anförda en viss bakgrund till de reflexioner, som tidigare återgivits i samband med påpekandet om den eventuella innebörden av formuleringen i lagförslagets § 6 mom. 2.

Punkt 4 i P. M. (jämte tilläggs-P. M.).

Enligt föreliggande siffermaterial torde en begränsning av maximala ersättningsbeloppen för skador å motorfordon endast leda till mycket obetydliga besparingar,

samtidigt som begränsningen i det enskilda fallet skulle kunna bliva mycket kännbar för den drabbade fordonsägaren. Nuvarande ersättningsbelopp för skador å motorfordon motsvara c:a 42 % av totalkostnaden för trafikförsäkring, och en begränsning av maximisumman enligt förslaget till 5 000 kronor skulle endast motsvara högst 1 % av nämnda andel eller 0·4 % av totalpremien. På samma sätt skulle en gränsdragning vid 3 000 kronor betyda kanske 2 % av nämnda andel eller 0·8 % av totalpremien. Däremot skulle en begränsning av trafikskadeersättningarna för motorfordon till 1 000 kronor betyda en mera avsevärd kostnadsbesparing — formellt kalkylerad till c:a 8 % av ovanstående andel eller c:a 3·5 % av totalkostnaden — men givetvis samtidigt göra denna del av försäkringen mer eller mindre värdelös.

Införandet av en självrisk å 100 kronor vid skada å motorfordon för det andra fordonets ägare skulle sannolikt medföra en ej obetydlig besparing. Rent formellt kalkyleras siffror av storleksordningen 25 % av motorfordonsskadorna, d. v. s. c:a 10 % av totalkostnaden. Hela komplexet av samverkande faktorer — bonus, ökade krav i avsikt att kompensera självrisken, försvårad uppgörelse, processkostnader m. m. — är emellertid sådant, att enligt kommittérades mening slutsatser knappast kunna dragas från ett nuvarande skadematerial genom formell omräkning till dessa nya grundförutsättningar.

Vad slutligen angår parkeringsskadorna, som icke skulle ersättas, när det skadevållande fordonet vore okänt, torde en dylik bestämmelse endast få mycket liten inverkan på kostnaden. Den vinst man skulle kunna göra uppskattas till några tiondels procent av premien.

Punkt 5 i P. M. (jämte tilläggs-P. M.).

I fråga om eventuellt borttagande av ersättning för sveda och värk har huvudalternativet redan behandlats i samband med § 6 i lagförslaget. Vid övriga textalternativ motsvarar en begränsning av ersättning för sveda och värk till fall av styrkt vållande en minskning av storleksordningen 2 % samt ersättningens fullständiga bortfallande en minskning av storleksordningen 10 % — procenttalen varierande efter respektive alternativ.

Punkt 6 i P. M.

Införandet av en självrisk av 100 kronor vid varje skadetillfälle för motorfordonets ägare med regressrätt för försäkringsgivaren mot honom torde i praktiken knappast betyda någon nämnvärd kostnadsbesparing, och kan i varje fall icke på basis av nuvarande statistiskt material göras till föremål för undersökning. Försäkringsanstalternas erfarenhet om möjligheten att av ägaren återfå utlagd ersättning regressvägen äro sådana, att desamma numera i allmänhet endast i undantagsfall, och där koncessionsvillkoren särskilt så påfordra, söka göra regressfordran gällande mot försäkringstagaren.

Punkt 7 i P. M.

Införandet av en generell självrisk av 100 kronor för den skadelidande torde leda till en relativt stor besparing — en siffra av omkring 15 % har försöksvis taxerats — men starka betänkligheter komme sannolikt att resas mot ett förslag i denna riktning.

Som slutomdöme vilja de kommittérade framhålla, att de siffermässiga resultat, som i det föregående kunnat angivas, uteslutande grundats på hittillsvarande erfarenhet beträffande skadematerialet inom trafikförsäkringen. Den slutliga effekten av de förändringar, som kunna bliva följd av det föreliggande förslaget till lagändring, kan icke definitivt bedömas, förrän den nya lagen haft några års gil-

tighet. Först då kan man överblicka det sätt, på vilket den av de nya bestämmelserna betingade rättspraxis kommit att utvecklas, liksom ock omfattningen av de skadeståndskrav, som från de skadelidandes sida kunna komma att framställas som följd av trafikförsäkringens vidgade omfattning. Såväl premienivån i stort som dess tillämpning på de olika riskgrupperna kommer att bliva beroende av nämnda utveckling.

Stockholm i september 1938.

TRAFIKFÖRSÄKRINGSANSTALTERNAS TARIFFKOMMITTÉ
ESKIL OTTOSSON.

Bilagor till tariffkommitténs utredning.

Bil. 1.

Till Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté, *Stockholm.*

Försäkringsinspektionen får härmed i avskrift överlämna en från trafikförsäkringssakkunniga inkommen skrivelse samt anhålla, att tariffkommittén måtte till Inspektionen avgiva förslag till anordnande av statistiskt material för den i skrivelsen begärda utredningen ävensom i övrigt avgiva det yttrande i ärendet, som tariffkommittén må finna påkallat.

Stockholm den 11 juni 1937.

Under chefens frånvaro:

Per Hasselrot. Ragnar Wollert Tim Jansson.

Till Kungl. Försäkringsinspektionen.

De för utredning angående revision av trafikförsäkringslagstiftningen tillkallade sakkunniga (trafikförsäkringssakkunniga) få härmed anhålla att försäkringsinspektionen ville föranstalta om utredning i de hänseenden som framgår av bifogade promemoria.

Stockholm den 5 juni 1937.

På de sakkunnigas vägnar:

A. Beskow.

P. M.

Utredning önskas angående de ändringar av premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen som kunna beräknas bliva erforderliga, därest denna — med bibehållande i övrigt av gällande bestämmelser — omregleras enligt följande olika alternativ:

1) de fixa maximibeloppen för personskada
a) fördubblas eller
b) tredubblas;

2) med nuvarande maximibelopp eller under de i fallet 1) angivna olika förutsättningar ersättning utgår till passagerare i privatfordon för skada å person, därest fordonets förare är styrkt vållande;

3) med nuvarande maximibelopp eller under de i fallet 1) angivna olika förutsättningar ersättning utgår såväl till den som icke färdas i motorfordonet som till passagerare däri för skada å person eller egendom oberoende av styrkt eller presumerat vållande hos fordonets ägare eller förare (sålunda även för rena olycksfall), dock med jämkning om den skadelidande själv är
a) styrkt vållande eller
b) styrkt grovt vållande,
varjämte ersättning för skada å annat motorfordon endast utgår om ägaren eller föraren är styrkt vållande;

4) ersättning för skada å annat motorfordon (inberäknat stilleståndsersättning)
a) icke alls utgår,
b) utgår med högst 5 000 kronor,

c) utgår med högst 3 000 kronor,
d) utgår med högst 1 000 kronor,
e) utgår med högst 1 000 kronor och med en självrisk för det andra motorfordonets ägare å 100 kronor eller
f) icke utgår för parkeringsskador, när det motorfordon som vållat skadan är okänt;
därjämte bör utredning enligt 4 b)—e) även göras under förutsättning att ersättning endast utgår om ägaren eller föraren är styrkt vållande;
5) ersättning utgår för sveda och värk endast om motorfordonets ägare eller förare är styrkt vållande;
6) en självrisk införes å 100 kronor för motorfordonets ägare, med regressrätt för försäkringsgivaren mot honom för detta belopp;
7) en självrisk införes å 100 kronor för varje skadelidande
a) för egendomsskada eller
b) för all skada.

Bil. 2.

Tilläggs-P. M.

Utöver den i föregående P. M. begärda utredningen önskas utredning angående de ändringar av premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen som kunna beräknas bliva erforderliga, därest denna — med bibehållande i övrigt av gällande bestämmelser — omregleras enligt följande alternativ:
a) ersättning för egendomsskada utgår med högst 5 000 kronor och med en självrisk beträffande ersättning för skada å annat motorfordon (inberäknat stilleståndsersättning) för det senare fordonets ägare å 100 kronor (jfr punkt 4 i föregående P. M.); samt
b) ersättning utgår icke alls för sveda och värk (jfr punkt 5 i föregående P. M.).

Bilaga B.

Exempel på de föreslagna bestämmelsernas verkningar i fråga om försäkringens omfattning vid olika skadefall.

Följande schematiska exempel visa, hur de nya trafikförsäkringsreglerna i vissa typfall i huvudsak komma att verka beträffande försäkringsgivarens ansvarighet.
(AT betecknar A-bilens försäkringsgivare och BT B-bilens försäkringsgivare.)

1. *I följd av trafik med bilen A skadas en passagerare och en fotgängare.*
a) *Föraren är vållande:* AT skall ersätta passagerarens och fotgängarens skador enligt de för förarens skadeståndsskyldighet enligt strafflagen gällande grunder och sålunda med jämkning av skadeståndet vid den skadades medvållande.
b) *Föraren är ej vållande:* AT skall ersätta passagerarens och fotgängarens skador med begränsade belopp enligt 6 § av förslaget och sålunda med jämkning av ersättningen vid den skadades eget vållande.

2. *I följd av trafik med bilarna A och B skadas en passagerare och en fotgängare.*
a) *Båda förarna äro vållande:* AT och BT skola solidariskt ersätta passagerarens och fotgängarens skador enligt de för förarnas skadeståndsskyldighet enligt strafflagen gällande grunder med jämkning vid den skadades medvållande. Sinsemellan skola AT och BT fördela skadeståndsansvarigheten efter det större eller mindre vållande som ligger förarna till last.

b) *Föraren av A-bilen men icke föraren av B-bilen är vållande:* AT skall ersätta passagerarens och fotgängarens skador enligt de för A-förarens skadeståndsskyldighet enligt strafflagen gällande grunder med jämkning vid den skadades medvållande. BT skall ersätta passagerarens och fotgängarens skador enligt 6 § av förslaget med jämkning vid den skadades eget vållande. AT och BT skola solidariskt vara skyldiga utgiva ersättning för skadorna i den mån ersättningarna omfattas av båda försäkringarna. AT skall emellertid i förhållande till BT slutligen bära ersättningarna i deras helhet.

c) *Ingendera föraren är vållande:* AT och BT skola solidariskt ersätta passagerarens och fotgängarens skador enligt 6 § av förslaget med jämkning vid den skadades eget vållande. Sinsemellan skola AT och BT lika fördela ersättningsansvarigheten.

3. *I följd av kollision mellan bilarna A och B skadas förarna och bilarna.*

a) *Båda förarna äro vållande:* AT skall ersätta B-bilens och B-förarens skador enligt de för förarnas skadeståndsskyldighet enligt strafflagen gällande grunder med jämkning på grund av förarens medvållande beträffande skador å honom själv samt beträffande skador å fordonet om det tillhör föraren. BT skall efter enahanda grunder ersätta A-bilens och A-förarens skador.

b) *Föraren av A-bilen men icke föraren av B-bilen är vållande:* AT skall ersätta B-bilens och B-förarens skador enligt de för A-förarens skadeståndsskyldighet enligt strafflagen gällande grunder. BT skall ersätta A-förarens skador enligt 6 § av förslaget med jämkning på grund av dennes eget vållande. Ersättning skall icke utgå för skadorna å A-bilen.

c) *Ingendera föraren är vållande:* AT skall ersätta B-förarens skador enligt 6 § av förslaget. BT skall efter enahanda grunder ersätta A-förarens skador. Ersättning skall icke utgå för skadorna å bilarna.

Bilaga C.

Översikt av utländsk lagstiftning på hithörande område m. m.

Efterföljande översikt innehåller en redogörelse för lagstiftningen angående ansvarighet och försäkring för skada i följd av trafik med motorfordon i Danmark, Finland, Norge, Schweiz, England och Tyskland samt en del upplysningar om lagstiftningen i några andra länder. Därjämte lämnas en redogörelse för de av Internationella institutet i Rom för uniformering av privaträtten uppgjorda lagförslagen i ämnet.

Danmark.

Den danska allmänna skadeståndsrätten överensstämmer i stort sett med den svenska. Genom lov om motorkøretøjer den 1 juli 1927 stadgas utvidgad skadeståndsansvarighet för ägare och brukare av motorfordon vid olyckor i följd av trafik med sådana fordon. Ägare och brukare äro sålunda pliktiga att ersätta skada å personer och egendom som icke befordras med fordonet eller som mot betalning befordras därmed, om det ej upplyses, att den skadelidande uppsåtligen vållat skadan

eller av omständigheterna framgår, att skadan icke kunnat avvärjas genom den uppmärksamhet och omtanke som kräves vid användning av motorfordon såväl med avseende å driften som å materialet. Upplyses, att den skadelidande genom oaktsamhet vållat eller medverkat till skadan, kan ersättningen dock nedsättas eller helt bortfalla. Föraren är även ansvarig, såvida skadan vållats genom överträdelse av någon honom som sådan åvilande förpliktelse.

Varje ägare av motorfordon skall teckna och vidmakthålla försäkring som intill vissa maximibelopp skall täcka varje krav vilket enligt lagens bestämmelser om ansvarighet och skadestånd kan göras gällande mot den som äger, brukar eller förer fordonet. Maximibeloppen utgöra för motorcyklar 15 000 kronor samt för bilar 30 000 kronor. Beträffande motorfordon, som yrkesmässigt brukas för personbefordran, utgör maximibeloppet dock minst 5 000 kronor för varje passagerare som fordonet är inrättat att befordra. Staten och kommunerna äro fritagna från försäkringsplikt. Försäkringen skall tagas i försäkringsanstalt som därtill erhållit justitieministeriets tillstånd. Ministeriet kan fordra, att försäkringsvillkoren föreläggas ministeriet för godkännande.

Därest försäkringstagaren icke fullgör sina förpliktelser gent emot försäkringsgivaren, får detta icke inverka på tredje mans rätt. Motsvarande gäller, om mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren avtalas, att försäkringstagaren helt eller delvis skall stå självrisk.

Samtliga trafikförsäkringsanstalter skola vara medlemmar av en förening som åtager sig försäkringsansvarigheten för utländska motorfordon.

I mål om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon skall försäkringsanstalten instämmas. Anstalten äger, eventuellt efter att enligt rättens tillåtelse utom rätta ha tagit del av utredningen i målet, på egen begäran inträda i målet och blir då att betrakta såsom part däri beträffande ersättningsfrågan. Inträder anstalten ej såsom part, är ändock såväl ett genom förlikning som ett genom dom träffat avgörande av ersättningsfrågan bindande för anstalten. Rätten att klaga eller att yttra sig i högre rätt eller att där inträda som part står emellertid öppen för anstalten endast om den varit part i målet. Samtidigt med ersättningsfrågan skall rätten ex officio pröva frågan, om försäkringsanstalten har regressrätt mot försäkringstagaren.

Finland.

Den finska allmänna skadeståndsrätten överensstämmer likaledes i stort sett med den svenska. För skador i följd av trafik med motorfordon utvidgas ansvarigheten för ägaren enligt lagen den 10 december 1937 om ansvarighet vid trafik med motorfordon, som trätt i kraft den 1 april 1938. Ägaren blir ersättningsskyldig för skada som i följd av trafik med fordonet åsamkas personer eller egendom, som icke befordras med fordonet, därest ej av omständigheterna framgår, att skadan varken orsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Om skada tillfogas person, som befordras med fordonet, är ägaren endast ansvarig för skadan under förutsättning att fordonet mot ersättning tillhandahålles allmänheten och att skadan orsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Den utvidgade skadeståndsansvarigheten gäller däremot ej annan förare än ägaren, utan särskild förare svarar endast för eget vållande. Olovlig brukare ansvarar för skada, som inträffar under sådant brukande. Även ägaren åvilar emellertid ansvarighet i detta fall men med regressrätt mot den olovlige brukaren. Vid medvållande från den skadelidandes sida eller då omständighet som ej står i samband med fordonets drift medverkat till skadan, skall domstolen pröva, om och i vad mån ersättning skall utgå.

En viktig olikhet mot svensk rätt är att den utvidgade ansvarigheten är begränsad såväl med avseende å arten av de skador som skola ersättas som beträffande beloppen. Ersättningen omfattar sålunda bland annat icke sveda och värk eller

lyte. Bestämmelserna i denna del äro upptagna i 7—8 §§ av lagen, vilka ha följande lydelse:

7 §.

I skadestånd skall utgivas:

1) där någon lidit kroppsskada,

a) kostnaderna för sjukvård samt första anskaffningen av konstgjorda lemmar, speciella förband och annat dylikt, så ock för reparation och förnyelse av dessa, där sådant med hänsyn till den skadades ekonomiska förhållanden är nödvändigt;

b) skälig ersättning för av skadan föranledd övergående förlust eller nedsättning av förvärvsförmågan; och

c) en årlig livränta vid bestående förlust eller nedsättning av förvärvsförmågan eller ock, där rätten prövar skäligt, ett livräntekapital, beräknat enligt av socialministeriet fastställda grunder;

2) där skadan lett till döden,

a) jämte här ovan under punkterna a) och b) nämnd gottgörelse, skälig ersättning för begravningskostnaderna; och

b) en årlig försörjningspension åt den efterlevande maken så länge han eller hon lever ogift, åt änkling likväl endast, ifall hustrun på grund av mannens oförmåga till arbete varit hans huvudsakliga försörjare, åt efterlämnade barn ända till 17 års ålder eller för längre tid, därest barnet på grund av bestående, arbetsförmågan nedsättande orsak då ännu icke kan försörja sig självt, ävensom, såvida den avlidne icke efterlämnat till försörjningspension berättigade barn, åt övriga personer, vilka den avlidne i livstiden enligt lag varit skyldig att försörja och försörjt; samt

3) där egendom förstörts eller skadats, gottgörelse enligt rättens prövning antingen genom den skadade egendomens försättande i det skick, vari den befann sig innan skadan skedde, eller i form av ett motsvarande penningbelopp eller ersättning, motsvarande den förstörda egendomens värde eller den skadade egendomens minskning i värde enligt å orten rådande pris vid den tid, då skadan skedde.

8 §.

De högsta ersättningsbelopp, som enligt 7 § kunna komma att utgivas, äro:

a) i årlig livränta åt varje skadad 12 000 mark;

b) i årlig försörjningspension åt den efterlevande maken efter envar dödad, 6 000 mark;

c) i årlig försörjningspension åt barn efter envar dödad, ifall den avlidnes make lever, 3 000 mark, men eljest 6 000 mark;

d) i årlig försörjningspension åt annan i 7 § 2 b) punkten avsedd efterlevande till envar dödad 3 000 mark;

e) ersättning, som nämnes i 7 § 1 a) och 1 b) samt 2 a) punkterna, sammanlagt 25 000 mark för varje person, som skadats eller dödats; samt

f) för egendom, som förstörts eller skadats genom samma trafikolycka, 50 000 mark.

Enligt punkterna c) och d) i 1 momentet erlägges dock efter en och samma avlidne årligen såsom försörjningspension sammanlagt högst 6 000 mark eller, där ej heller den avlidnes make lever, högst 12 000 mark. Skulle sagda pensioner, beräknade enligt 1 momentet, överstiga ovannämnda belopp, böra de i motsvarande mån nedsättas till dessa belopp.

Därjämte utgår emellertid skadestånd utan dessa begränsningar enligt allmänna skadeståndsregler vid vållande hos ägaren, brukaren eller föraren.

Till säkerhet för gäldandet av de sålunda till sitt maximibelopp bestämda skadestånden är ägaren skyldig att taga och vidmakthålla försäkring. Staten är befriad från försäkringsplikt. Kommuner och andra kunna på egen anhållan och på särskilda villkor av statsrådet befrias från försäkringsplikt för högst fem år i sänder. Försäkringen skall tagas i någon av staten för sådant ändamål godkänd försäkringsanstalt. Grunderna för beräkningen av försäkringspremierna fastställas av socialministeriet.

I fråga om skador förorsakade av oförsäkrade eller okända fordon finnes stadgad kollektiv ansvarighet för samtliga försäkringsanstalterna. Beträffande egendomsskador är denna ansvarighet inskränkt till skador å husdjur utom hund och katt. I samband med befrielse från försäkringsskyldighet kan meddelas föreskrift om att den befriade skall deltaga i ansvarigheten för dylika fordon.

Försäkringsanstalterna äro pliktiga att ingå som medlemmar i en förening, vilken står under socialministeriets kontroll och å anstalternas vägnar omhänderhar frå-

gor om ansvarighet för skador, som uppstå i följd av trafik med oförsäkrade eller okända fordon, ävensom försäkring av utländska fordon.

Om olyckan förorsakats av ett staten tillhörigt motorfordon skall, där parterna icke genast kunna enas om ersättningen, statens olycksfallsbyrå avgöra, om och till vilket belopp skadestånd skall utgå av statsmedel. Den som ej önskar bringa ärendet under byråns prövning eller icke åtnöjes med byråns avgörande är emellertid berättigad föra skadeståndstalan vid domstol.

Trafikförsäkringsföreningen har förpliktat sina medlemmar att tillämpa enahanda försäkringsvillkor och premier, att undvika sådan konkurrens, som är ägnad att fördyra försäkringsrörelsens administrationskostnader eller att menligt inverka på ett med god försäkringssed överensstämmande samarbete, liksom att vid behandling av ersättningsärenden tillämpa av föreningen fastställda allmänna principer och metoder samt att till föreningens avgörande hänskjuta vissa närmare bestämda ersättningsärenden.

I skadeståndsmål, som anhängiggjorts med stöd av lagen, skall den försäkringsanstalt, hos vilket försäkringsplikten fullgjorts, instämmas för att höras. Anstalten är berättigad att självständigt anlita rättsmedel. På grund av trafikförsäkring är den skadelidande, utan avseende å villkoren i försäkringsavtalet, berättigad till ersättning av försäkringsgivaren, ifall motorfordonets ägare, förare eller innehavare eller den som utan lov brukat fordonet genom laga kraft vunnen dom är skyldig att till honom utgiva ersättning.

Norge.

I Norge är den allmänna skadeståndsrätten i större utsträckning än hos oss reglerad i lag. Bland hithörande bestämmelser, som upptagas i promulgationslagen till strafflagen, må nämnas, att den som vållat kroppsskada å annan skall ersätta den lidna skadan ävensom mistad arbetsförtjänst i framtiden med belopp som rätten med hänsyn till graden av skuld och omständigheterna i övrigt prövar skäligt. Om skadan orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, kan rätten därjämte ålägga den skyldige att till den skadelidande utgiva en efter skälighet bestämd summa, 'opreisning', innebärande gottgörelse för den genom handlingen uppkomna sveda och värk eller för annan skada av icke-ekonomisk natur. Ersättning utgår icke, när den skadelidande själv uppsåtligen medverkat till skadan. Har han genom vårdslöshet medverkat till skadan eller genom eget 'mislig forhold' föranlett den skadegörande handlingen, skall frågan om och i vilken omfattning ersättning skall utgå avgöras av rätten med hänsyn till beskaffenheten av de å vardera sidan begångna försummelser och dessas inflytande på skadan. Såsom vårdslöshet räknas även, när den skadelidande underlåtit efter förmåga att avvärja eller begränsa skadan eller när han underlåtit att avlägsna eller förminska en ovanlig fara för skada, då detta kunde ske utan risk. Om den skadelidande genom egen grov vårdslöshet medverkat till skadan eller genom eget 'mislig forhold' föranlett den skadegörande handlingen, äger han icke utfå 'opreisning'.

En utvidgad ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon stadgas genom lov om motorvogner den 20 februari 1926. Ägare eller brukare skall sålunda utan jämkning ersätta skada å personer eller egendom genom trafik med motorfordon, även om varken ägaren, brukaren eller föraren visat vårdslöshet. Ersättning skall dock icke utgå, när den skadelidande själv uppsåtligen medverkat till skadan. Har den skadelidande visat grov vårdslöshet, kan han icke kräva ersättning, med mindre motorfordonets ägare eller förare likaledes gjort sig skyldig till försummelse. I så fall bestämmer rätten storleken av ersättningen. När två eller flera motorfordon sammanstöta eller motorfordon sammanstöter med spårvagn, gälla icke dessa regler den skada fordonen åsamka varandra. Skadas personer eller gods, som befordras med motorfordonet, ha lagens bestämmelser tillämpning endast å det fall att det tages betalt för transporten. De ha icke heller tillämpning, då skadan

träffar förare av motorfordon eller släpvagn eller medhjälpare till förarna. Brukar någon utan tillåtelse annans motorfordon, åligger ansvarigheten brukaren.

Det må anmärkas, att i det av vederbörande departement för 1926 års storting framlagda lagförslaget i detta ämne vållanderegeln hade det innehåll, att om den skadelidande visat vårdslöshet men föraren icke gjort sig skyldig till försummelse, rätten skulle bestämma, om och i vilken omfattning ersättning skulle utgå. Detta skulle även gälla, när det visats vårdslöshet från båda sidor men den skadelidande visat större vårdslöshet än föraren. Vederbörande utskott föreslog emellertid den nu gällande lydelsen, vilken med knapp majoritet godtogs, därvid som motförslag förelåg ett annat förslag från en minoritet inom utskottet. Sistnämnda förslag innebar, att om den skadelidande visat vårdslöshet, medan ägaren eller föraren icke visat vårdslöshet, skadeståndet skulle jämkas och att vid grov vårdslöshet från den skadelidandes sida skulle utgå skadestånd — med jämkat belopp — endast om ägaren eller föraren även visat vårdslöshet.

Enligt 1926 års lag meddelas ej tillstånd till brukande av ett motorfordon, förrän av ägaren hos registreringsmyndigheten (politiet) deponerats en garanti för det skadeståndsansvar bruket av fordonet kan medföra. Garantien, som skall vara godkänd av registreringsmyndigheten, kan utgöras av värdepapper m. m. men består i praxis alltid av en garantiförbindelse från försäkringsanstalt, som erhållit tillstånd av vederbörande departement att utfärda dylika förbindelser. Garantien skall gälla minst 20 000 kronor för varje skadad person och 5 000 kronor för egendomsskada men behöver dock icke utgöra mer än 30 000 kronor i allt för varje olycksfall. För fordon i regelbunden linjetrafik skola garantibeloppen utgöra respektive 20 000, 10 000 och 60 000 kronor, om fordonet får medföra t. o. m. 20 passagerare, samt respektive 50 000, 20 000 och 150 000 kronor, om fordonet får medföra över 20 passagerare. I garantiförklaringen skall stadgas, att den skadelidande kan hålla sig till garantien eller försäkringsanstalten, även om den ersättningsskyldige själv har medel, och att krav kan riktas direkt mot försäkringsanstalten. När krav framställts om fullgörande av garantien, är det icke tillåtet att bruka fordonet, innan ny godkänd garanti är given för framtida ansvar. Från skyldighet att ställa garanti är staten undantagen.

Beträffande förhållandet mellan försäkringsanstalten och försäkringstagaren råder full avtalsfrihet. Det s. k. trustkontrollrådet har bestämt, att försäkring för motorfordon icke får tecknas på andra villkor än som fastställts av försäkringsanstalternas tarifförening. Innan föreningen ändrar premierna, skall anmälan göras hos trustkontrollkontoret, som äger bestämma att ändringen ej skall genomföras eller att annan ändring skall ske. Kontorets beslut kan överklagas hos trustkontrollrådet.

Om skada å person tillfogas någon genom bruk av motorfordon, för vilket icke ställts garanti, eller genom okänt motorfordon, skola de försäkringsanstalter, som erhållit tillstånd att utfärda garantier, en för alla och alla för en vara ansvariga för skadan i samma utsträckning som om laglig garanti funnits. Försäkringsanstalterna skola dela utgifterna för sådana ersättningar i förhållande till de premieinkomster som varje anstalt hade av ansvarighetsförsäkring för motorfordon under sista kalenderåret. För handhavande av dessa skaderegleringar ha försäkringsanstalterna inrättat en gemensam organisation, 'Felleskontor til opgør av ansvarsskader for ukjente og uforsikrede motorvogner'.

Vidare omhänderhaves trafikförsäkring å utländska motorfordon av anstalterna gemensamt genom en särskildt förening.

Schweiz.

Enligt lagen den 15 mars 1932 om motorfordons- och cykeltrafik svarar ägaren av motorfordon, 'der Halter', för skador å person eller egendom i följd av motorfordonstrafik. 'Der Halter' inbegriper ägare och självständig brukare. Ägaren är fri

från ersättningsskyldighet, om han visar, att skadan vållats genom högre makt eller genom grov vårdslöshet hos den skadade eller hos tredje man, utan att någon skuld åvilar ägaren eller de personer, för vilka han ansvarar. Är den skadade eller tredje man endast i ringa mån vållande, skall domaren fastställa ägarens ersättningsskyldighet under hänsynstagande till alla föreliggande omständigheter. Så skall jämväl ske, om jämte den skadades eller tredje mans vållande även vållande hos ägaren eller hos de personer, för vilka han ansvarar, eller en felaktig beskaffenhet hos motorfordonet medverkat till olycksfallet. Är ägaren utan skuld, kan domaren jämka eller utesluta skadeersättningen, om den skadade utan betalning befordrades med motorfordonet. Brukades fordonet utan lov av tredje man och är ägaren utan skuld därtill, ansvarar tredje man i ägarens ställe för skadorna. Som tredje man betraktas icke personer, av vilka ägaren betjänar sig för trafik med motorfordonet, eller de som föra det med hans vilja.

Arten och omfånget av skadeersättningen bestämmas i övrigt enligt obligationsrättens grundsatser rörande otillåtna handlingar. Vid osedvanligt höga inkomster hos den dödade eller skadade kan domaren under hänsynstagande till alla omständigheter skäligen jämka skadeståndet. Är ägaren eller någon person, för vilken han är ansvarig, vållande, kan domaren under beaktande av de särskilda omständigheterna, främst vid uppsåt eller grov vårdslöshet, tillerkänna den skadade eller om denne avlidit hans anhöriga, utöver ersättningen för påvisbara skador, en lämplig gottgörelse (Genugtuungssumme).

Till skydd för skadeståndsrätten skall ägaren taga försäkring. Denna skall täcka för bilar vid personskada 50 000 fr. för varje skadad person och 100 000 fr. för varje händelse samt vid egendomsskada 5 000 fr. För motorcyklar äro motsvarande belopp respektive 30 000, 60 000 och 3 000 fr. För tunga motorfordon för persontransport utgör försäkringsbeloppet i fråga om personskador för varje händelse 150 000 fr. vid ett passagerarantal av högst 10, 300 000 fr. vid ett passagerarantal av 11—20 samt 500 000 fr. vid ett passagerarantal av över 20. I fråga om egendomsskada kan på försäkringstagarens begäran stadgas en självrisk för denne å 100 fr. Försäkringen omfattar ej försäkringstagarens hustru, barn och föräldrar.

Om fordon brukas utan lov och ägaren är utan skuld därtill, svarar staten för därvid uppkomna skador å person enligt de regler som gälla för den sociala olycksfallsförsäkringen. Dock avser skyddet icke den som befordrats med fordonet och ägt kännedom om det olovliga brukandet. För ifrågavarande ändamål har staten tecknat försäkring hos vissa anstalter med medel som inflyta genom bensintullen.

Försäkring skall tecknas hos försäkringsanstalt som erhållit tillstånd att driva försäkringsrörelse i landet. Staten och kantonerna äro befriade från försäkringsplikt.

Till skydd för den skadelidande stadgas, att villkor i försäkringsavtalet eller bestämmelser i försäkringsavtalslagen, som minska eller upphäva skadeståndsansvarigheten, icke kunna göras gällande mot honom.

England.

Den engelska skadeståndsrätten vilar huvudsakligen på praxis. Enligt denna skall den som yrkar skadestånd i följd av trafik med motorfordon styrka fel eller försummelse hos ägaren eller föraren. Därest omständigheterna äro sådana, att olyckan såvitt kan bedömas icke skulle ha inträffat, om föraren vidtagit lämpliga försiktighetsåtgärder, ligger bevisbördan härom på föraren. Ägare som utövar kontroll över fordonet kan såsom husbonde bliva ansvarig för förarens vållande. Om den skadelidande själv är vållande, får han ej någon ersättning, om han icke styrker, att olycksfallet skulle inträffat även utan hans medvållande.

Enligt Road Trafic Act 1930 stadgas förbud att använda motorfordon, om ej försäkring tagits till skydd för personskador. Försäkringen skall avse skador å den

som icke befordras med fordonet samt å passagerare som befordras mot avgift, dock ej beträffande skador vid av- och påstigandet av fordonet. Påföljden för underlåtenhet att taga försäkring är mycket sträng, böter eller fängelse i högst tre månader samt indragning av körkortet under 1 år. Försäkringen skall tagas hos försäkringsanstalt som erhållit tillstånd att driva försäkringsrörelse i landet. Undantag från försäkringsplikten gäller för fordon som tillhöra vissa lokala myndigheter och polisen, för ambulansbilar samt för fordon tillhöriga den som hos The Accountant General of the Supreme Court nedsatt 15 000 pund. Försäkringsbeloppet utgör 5 000 pund för fordon i allmänhet och 25 000 pund för fordon i yrkesmässig trafik (public service). För sjukhusvård utgives av försäkringssumman ersättning med högst 50 pund för varje å sjukhus intagen person och högst 5 pund för varje å sjukhus eljest behandlad person.

Till skydd för den skadelidande stadgas, att villkor i försäkringsavtalet, som innebär, att någon ansvarighet ej skall uppstå på grund av försäkringen eller att en inträdd ansvarighet skall upphöra, i händelse någon viss sak göres eller underlåtes efter olyckshändelsen, icke skall ha någon verkan med avseende å tredje mans krav. Villkor om att den skadelidande skall avstå från ersättning äro ogiltiga. Ersättning till tredje man utgår oberoende av villkor om att ersättning på grund av försäkringen ej skall utgå i följd av förarens ålder o. dyl. eller fordonets beskaffenhet eller plats och tid för olyckan o. dyl.

I ett kommittébetänkande 1937 har föreslagits att inrätta en gemensam garantifond, som skulle av försäkringsanstalterna förvaltas under statskontroll och varur skulle utgå ersättning för skador genom oförsäkrade fordon.

Tyskland.

Enligt lagen den 3 maj 1909 angående trafik med motorfordon är ägaren eller brukaren, 'der Halter', i princip oberoende av eget vållande ansvarig för skada i följd av dylik trafik, som drabbar personer eller egendom som ej befordras med fordonet, dock ej den som är sysselsatt med trafiken. Ersättningsplikten bortfaller, då skadan förorsakas av en händelse som ej varit möjlig avvärja och som icke heller beror på bristfällighet hos fordonet eller på att dess inrättningar ej fungera. Såsom icke möjlig att avvärja skall i synnerhet anses händelse, som är att tillskriva den skadelidandes eller utomstående tredje mans handlingssätt eller föranletts av djur, allt under förutsättning att såväl ägaren som föraren iakttagit all den omsorg som betingats av omständigheterna. Brukas fordonet utan ägarens vetskap eller mot hans vilja, svarar brukaren i stället för ägaren. Föraren är ansvarig lika med ägaren, om föraren är till skadan vållande.

Ersättning enligt lagens bestämmelser om den utvidgade skadeståndsansvarigheten utgår endast i vissa angivna avseenden, nämligen för sjuk- och läkarvård, mistad förvärvsförmåga, begravningskostnader och livräntor till efterlevande ävensom för egendomsskada. Däremot utgår ej ersättning för sveda och värk eller lyte. Ersättningen är begränsad, för personskada, om en person dödats eller skadats till ett kapitalbelopp av 25 000 mark eller ett livräntebelopp av 1 500 mark per år och om flera personer genom samma olyckshändelse dödats eller skadats till ett kapitalbelopp av 75 000 mark eller ett livräntebelopp av 4 500 mark om året med angivna begränsning för varje person, ävensom för egendomsskada till ett belopp av 5,000 mark.

Vid sidan av 1909 års lag tillämpas de allmänna bestämmelserna i Bürgerliches Gesetzbuch om otillåtna handlingar. Enligt dessa skall jämkning ske vid medvållande från den skadelidandes sida. Vidare utgår enligt denna lag ersättning utan begränsning av beloppen vid vållande hos ägaren eller föraren.

Något allmänt försäkringstvång finnes icke stadgat. Försäkringsplikt föreligger endast vid yrkesmässig person- och godstrafik samt beträffande fordon som an-

vändas för utbildning av motorförare. Försäkringen skall i dessa fall i huvudsak täcka skadeståndet enligt 1909 års lag.

För privatfordon föreligger emellertid ett indirekt försäkringstvång genom en år 1936 av kommunikationsministern utfärdad bestämmelse, att varje motorförare, som icke har försäkring å fordonet men förorsakar skador, som han ej kan ersätta, anses otillförlitlig och icke lämplig att föra motorfordon, varför hans körkort indrages. Flertalet bilägare ha därför tagit frivillig försäkring. Den frivilliga försäkringen har erhållit ytterligare auktorisation genom en av rikskommissarien för prisbildning den 14 februari 1938 utfärdad förordning, däri fastställts en enhetlig premietariff för alla slag av försäkringar å motorfordon. Därigenom genomfördes en sänkning av förutvarande premier med omkring 13 procent. I förordningen ha jämväl meddelats föreskrifter om maximering av försäkringsagenternas provisioner. Överträdelse av förordningen straffas med fängelse eller böter.

Tjeckoslovakien.

Genom lagen den 26 mars 1935 om trafik med motorfordon har införts en utvidgad skadeståndsansvarighet med därtill knuten försäkringsplikt. Ägaren svarar för skador genom trafik med motorfordon å personer eller egendom som icke befordras med fordonet eller som mot avgift befordras med detta, om han ej visar, att den händelse, genom vilken skadan uppstått, förorsakats genom tredje mans eller den skadades egen skuld eller att händelsen icke kunnat avvärjas genom föreskriven och ändamålsenlig försiktighet vid förandet av motorfordonet och ej heller är att hänföra till beskaffenheten av motorfordonet eller till något fel i dess funktioner.

Den obligatoriska försäkringen skall täcka skadeståndet enligt lagen. Staten är undantagen från försäkringsplikt, och genom beslut av regeringen kunna även andra offentliga juridiska personer undantagas. Försäkringsbeloppen utgöra för personskador 50 000 kç för varje person samt för varje händelse beträffande motorcyklar 100 000 kç, vanliga bilar 200 000 kç, omnibussar med högst 35 sittplatser 400 000 kç och omnibussar med högre antal sittplatser 600 000 kç. För egendomsskador är försäkringsbeloppet 10 000 kç. Försäkringstagaren står en självrisk å 400 kç samt vid större skador å 10 procent å skadebeloppet, dock minst 400 kç och högst 20 000 kç. Försäkringen skall tagas i en auktoriserad försäkringsanstalt.

För ersättning av skador förorsakade av okända eller oförsäkrade fordon finnes en särskild fond, till vilken försäkringsanstalterna betala 1 procent av influtna nettopremier. Fonden förvaltas av en styrelse, som utses av inrikesministern och består av representanter för försäkringsanstalterna, för föreningar av motorfordonsägare, för sammanslutningar av transportföretagare, för fackföreningarna samt för röda korset och andra samaritorganisationer. Ersättning utgives från fonden i form av understöd till den skadade eller till dödad persons efterlevande. Intet rättsligt anspråk på ersättning finnes.

Frankrike.

Ansvarigheten för skador i följd av trafik med motorfordon åligger den som har fordonet under sin vård (garde), d. v. s. har bestämmanderätten över detsamma. Den utvidgade ansvarigheten gäller enligt praxis icke för personer eller gods som befordras med fordonet. Obligatorisk försäkring finnes endast föreskriven för fordon i yrkesmässig trafik (voitures publiques).

Nederländerna.

Ägare och innehavare av motorfordon äro ansvariga för skador i följd av trafik med detta, om de ej visa, att skadan vållats av tredje man, för vilken ägaren eller innehavaren ej ansvarar, eller genom force majeure. Den utvidgade ansvarigheten gäller ej skador å person eller egendom, som befordras med fordonet, eller å djur på vägen eller å fordon i rörelse eller å personer eller egendom, som befordras med

sistnämnda fordon. Ansvarigheten är, om ej ägaren eller innehavaren eller någon för vilken dessa ansvara vållat skadan, begränsad till motorfordonets värde. Någon försäkringsplikt finnes icke föreskriven.

Belgien.

Ägare av ett motorfordon kan såsom husbonde åläggas ansvarighet för skador som vållas i trafik med fordonet. Någon obligatorisk försäkring finnes ej föreskriven.

Polen.

Ägare och förare av motorfordon ansvara för skador i följd av trafik därmed, om de ej visa, att skadan varken vållats av den skadade själv, genom åtgärder av tredje man, för vilken de ej ha någon ansvarighet, eller genom force majeure. Obligatorisk försäkring finnes föreskriven blott till skydd för passagerare som befordras med fordon i yrkesmässig trafik.

Italien.

Förare av motorfordon är ansvarig för skada, om han ej visar, att han iakttagit all försiktighet för att undvika olyckan eller att annan gjort sig skyldig till fel. Någon allmän obligatorisk försäkring finnes icke införd. Endast beträffande fordon i allmän linjetrafik föreskrives skyldighet att taga försäkring med belopp, avpassade efter trafikens omfattning.

Förenta Staterna.

Olika regler gälla i hithörande hänseenden för olika stater. Någon lagstadgad ägareansvarighet för förarens vållande finnes icke i vidare mån än att ägare kan åläggas ansvarighet såsom husbonde för anställd förares och sina familjemedlemmars vållande.

Allmän obligatorisk försäkring finnes endast införd i staten Massachusetts. Denna försäkring avser personskada och är begränsad till 5 000 dollars, om en person skadats, och till 10 000 dollars, om flera personer skadats. Försäkringspremierna fastställas av myndigheterna. I de flesta stater finnes försäkringsplikt stadgad för fordon i yrkesmässig persontrafik. Emellertid har i stor utsträckning frivillig försäkring indirekt framtvingats genom att i ett flertal stater föreskrivits, att om en person dömts att utbetala skadestånd för vållande till en motortrafikskada men han ej ersätter skadan, hans körkort indrages.

Sovjetunionen.

Ägaren svarar i princip lika med förare för skador i följd av trafik med motorfordon. Jämkning av skadeståndet sker på grund av medvållande från den skadades sida. Skadeersättningarna utdömas av domstolarna i månatliga poster. Ingen försäkringsplikt finnes för de fåtaliga privata fordonen. Frivillig försäkring kan emellertid tecknas i riksförsäkringsanstalten (Gostrach). Det är att märka, att varje person, som innehar anställning, enligt gällande rättsregler är försäkrad mot sjukdom, invaliditet och arbetslöshet genom den allmänna socialförsäkringen.

Internationella privaträttsinstitutets i Rom förslag.

Internationella institutet i Rom för uniformering av privaträtten (Istituto internazionale de Roma per l'unificazione del diritto privato) har år 1937 uppgjort förslag till vissa grundlinjer för lagstiftningen i hithörande hänseenden. Detta har skett i samarbete med Nationernas Förbunds rådgivande utskott för samfärdsel och transit (Le Comité consultatif des Communications et du Transit). De av institutet uppgjorda förslagen ha för granskning överlämnats till en expertkommitté bestående av representanter för institutet, nämnda utskott samt vissa internationella organisationer på hithörande område.

Institutets förslag avse dels en lag om civilrättslig ansvarighet för bilister och dels en lag om obligatorisk försäkring för bilister.

Huvudinnehållet i ansvarighetslagen är följande:

Om genom trafik med motorfordon någon dödas eller tillfogas kroppsskada eller om därvid förorsakas egendomsskada, skola fordonets innehavare (détenteur) och förare solidariskt vara civilrättsligt ansvariga för skadan. Vad sålunda stadgas skall icke gälla personer eller egendom, som befordras med fordonet, eller skador å detta. Med innehavare förstås den som har bestämmanderätten över fordonets nyttjande. Fordonets ägare skall anses såsom innehavare, med mindre han visar, att han icke vid olyckstillfället haft sådan bestämmanderätt. Innehavaren är fri från ansvarighet, om han bevisar, att skadan förorsakats endast genom skuld av den skadelidande eller av en tredje man eller genom force majeure. Föraren är fri från ansvarighet under samma omständigheter samt därjämte även om han visar, att han vidtagit alla försiktighetsåtgärder för att undvika olyckan. Om fordonet framföres innehavaren ovetande eller mot hans vilja, är innehavaren icke ansvarig för skadan utan i detta fall åligger ansvarigheten den som nyttjar fordonet, om det icke visas, att nyttjandet av fordonet möjliggjorts genom någon försummelse av innehavaren. Även om det föreligger skuld hos den skadelidande, kvarstår ansvarigheten för innehavaren och föraren, om det visas skuld från deras sida. I detta fall skall domaren bestämma skadeståndet med hänsyn till alla föreliggande omständigheter. Ersättning för skada å person som befordras med fordonet bör regleras genom transportlagstiftningen.

Då en skada förorsakas av flera fordon, skola de olika innehavarna och förarna vara solidariskt ansvariga för skadorna. Det utgivna skadeståndet skall uppdelas mellan fordonen proportionellt i förhållande till graden av skuld. Om skuldgraden icke kan bestämmas, skall skadeståndet delas lika mellan fordonen.

Huvudinnehållet i försäkringslagen är följande:

Ägare eller annan innehavare (détenteur) av ett motorfordon skall taga ansvarighetsförsäkring som skall täcka skador förorsakade tredje man (å person eller egendom) genom åtgärd av fordonet under dess framförande. Försäkringen skall avse ansvarigheten enligt lagen om civilrättslig ansvarighet för bilister. Emellertid behöver försäkringen icke täcka den ansvarighet för skadorna som uppstår genom uppsåtliga handlingar från försäkringstagarens sida. Försäkringen skall gälla även när fordonet brukas i annat land än sitt hemland. Försäkringssummorna få av varje land begränsas, men skola, när fordonet brukas i annat land än sitt hemland, icke understiga för personskada 10 000 guldfrancs för varje skadad person samt för egendomsskada 5 000 guldfrancs för varje olyckshändelse.

Den skadelidande äger vända sig direkt mot försäkringsgivaren med krav på ersättning inom de summor som försäkringsavtalet innehåller. Försäkringsgivaren äger icke göra invändning mot den skadelidandes krav annat än på grund av: a) bristande samtycke vid ingåendet av försäkringsavtalet; b) det förhållandet att försäkringspolisen vid olyckstillfället icke täcker risken, enär (1) nyttjandet av fordonet icke varit av sådant slag, för vilket försäkringen varit avtalad, eller (2) fordonet förts av en person som icke tillhörde de grupper som avsågos med försäkringen; samt c) bristande betalning av försäkringspremien. I varje fall kan försäkringsgivaren icke mot den skadelidande göra gällande invändning vilken grundar sig på ett förhållande som inträffat först efter olyckan. Däremot har försäkringsgivaren regressrätt mot försäkringstagaren i den mån försäkringsgivaren skulle haft rätt att enligt försäkringsavtalet eller den lag som gäller beträffande detta helt eller delvis vägra utbetalning av försäkringssumman eller att uppfylla sina förpliktelser.

Undantag från försäkringsplikten får göras beträffande fordon tillhörigt offentlig myndighet.

O. T.

Statens offentliga utredningar 1938

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Riktlinjer för en lagstiftning om ägareförbehåll och avbetalningsköp. [11]
Betänkande med förslag till lotteriförordning m. m. [17]
Betänkande med förslag till lag om frivillig pensionering av i enskild tjänst anställda m. m. [18]
Betänkande med förslag till reformerad hyreslagstiftning. [22]
Betänkande med förslag till lag om villkorlig frigivning m. m. [25]
Betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar. [27]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden enligt beredningsnämndernas förslag vid 1938 års allmänna fastighetstaxering. [12]

Politi.

Betänkande ang. omorganisation av polisskolan i Stockholm m. m. [1]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande i näringsfrågan. [6]
Betänkande ang. barnbeklädnadsbidrag m. m. [7]
Betänkande ang. förvärvsarbetande kvinnors rättsliga ställning vid äktenskap och barnsbörd. [13]
Betänkande ang. »landsbygdens avfolkning». [15]
Yttrande med socialetiska synpunkter på befolkningsfrågan. [19]
Betänkande ang. barnkrubbor och sommarkolonier m. m. [20]
Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 1. [21]
Betänkande med vissa demografiska utredningar. [24]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med utredning och förslag rörande produktions- och avsättningsförhållandena inom trädgårdsnäringen. [5]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Byggnadsindustrien i Sverige. 1. Allmän översikt, yttranden och förslag. [10] 2. Arbetsgivares och löntagares inkomster. [3] 3. Arbetslöshetens omfattning och växlingar. [4]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till lag om enskilda vägar m. m. [23]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till revision av den svenska kyrkohandboken. [2]
1936 års yrkesskolsakkunniga. Betänkande med förslag rörande omorganisation av vissa delar av tekniska skolan i Stockholm. [8]
Betänkande och förslag ang. skolöverstyrelsens organisation. [14]
Betänkande och förslag ang. verksamheten vid kungl. dramatiska teatern, dess förvaltning och ledning. [16]
Betänkande med utredning och förslag ang. centrala verkstadsskolor m. m. [26]

Försvarsväsen.

Utlåtande rörande flottans fartygstyper m. m. [9]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Stockholm 1938. Kgl. Boktr. P. A. Norstedt & Söner 382898