

**Nr 196.**

Av herrar **Witzell** och **Lindén**, *angående överförande av trafikförsäkrings- och automobilförsäkringsverksamheten till riksförsäkringsanstalten.*

Genom lag om trafikförsäkring av motorfordon av den 10 maj 1929 äro alla motorfordonsägare förpliktigade att trafikförsäkra sina motorfordon. För att erhålla försäkring ha de att vända sig till den privata försäkringsverksamheten. Trafikförsäkringsrörelse bedrivs f. n. av icke mindre än 32 enskilda försäkringsbolag, varav 27 svenska och 5 utländska.

Enligt bolagens koncessionsvillkor "må premie för trafikförsäkring icke bestämmas till högre belopp än som på grund av tillgänglig erfarenhet kan med tillbörlig säkerhet anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka och mot skaderegleringskostnader med tillägg för andra nödiga omkostnader och skälig vinst", varjämte skaderegleringskostnader och övriga omkostnader icke må sättas högre än efter de grunder, som av försäkringsinspektionen fastställas. Vinsten fastställdes 1937 till högst 5 procent av bruttopremierna men har sedan upprepade gånger nedsatts, och f. n. får vinsttillägg ej göras.

Trafikförsäkringen är sålunda underkastad avsevärda inskränkningar i premiesättningen i motsats till annan skadeförsäkringsverksamhet, där premiesättningen så gott som helt bestämmas av hänsyn till, vad som affärsmässigt sett är möjligt att uttaga. Nedanstående tabeller med uppgifter hämtade ur försäkringsinspektionens årsberättelser för åren 1935/41 visa dock att trafikförsäkringen ingalunda till sitt ekonomiska förlopp avsevärt skiljer sig från annan affärsmässigt bedriven försäkringsrörelse.

*Trafikförsäkring bedriven av svenska försäkringsbolag.*

På året belöpande premier och skador m. m. för egen räkning i miljoner kronor:

År	Premier	Skadeersättningar	Förvaltningskostnader	Överskott
1935	10,267	6,185	2,421	1,660
1936	10,819	6,466	2,633	1,720
1937	12,285	8,021	2,982	1,282
1938	13,412	9,999	2,917	0,495
1939	15,138	11,103	3,394	0,640
1940	10,885	4,844	3,080	2,961
1941	6,466	3,702	2,061	0,703
S:a	79,272	50,320	19,488	9,461
Rel. tal	158	100	39	19

Skadeersättningar i procent av premieinkomsten vid trafik-, automobilskade- och brandförsäkring hos svenska försäkringsbolag, försäkringsrörelse för egen räkning:

År	Trafik	Automobil	Brand
1935	60	45	49
1936	60	48	53
1937	65	50	48
1938	75	50	51
1939	73	46	52
1940	45	35	61
1941	60	40	59

När det gäller trafik- och automobilförsäkringen under krigsåren, måste hänsyn tagas till att så många motorfordon avregistrerats, varvid onormala överskott uppstått. Inom trafikförsäkringen få dessa överskott ej tillgodoföras bolagen såsom vinst utan tillföras regleringsfonden. Detta lättar ju dock ej den ekonomiska börda, som motortrafiken haft att bära. Premiebeloppen avse kvarstående premier efter avdrag av bonus.

Som synes är det högst avsevärda belopp utöver för skadeersättningar behövligen, som uttagas från motorfordonsägarna på grund av den obligatoriska trafikförsäkringen. Redan när det var tal om dennas införande, ansåg man i vida kretsar, att det vore orimligt, att handhavandet av en obligatorisk försäkring skulle överlämnas till ett antal privata bolag. Till propositionen angående trafikförsäkring vid 1929 års riksdag var fogad en utredning från riksförsäkringsanstalten bl. a. avseende alternativet att trafikförsäkringen i sin helhet skulle handhavas av anstalten. Riksförsäkringsanstalten anförde, att för detta alternativ talade en mångfald skäl. Samtliga anskaffnings- och konkurrenstkostnader komme att bortfalla. I och med att en bil infördes i länsstyrelsernas automobilregister komme den att automatiskt vara försäkrad och uppbördskostnaderna komme att bli mycket små genom att premierna borde upptagas tillsammans med automobilskatten. Vidare komme trygghet att erhållas för enhetlig skadereglering och tillfredsställande premiesättning. Såsom enda olägenhet anfördes, att bedrivandet av trafikförsäkringen genom Rfa och automobilförsäkringen genom enskilda anstalter komme att vålla en del onödigt dubbelarbete. Riksförsäkringsanstalten ansåg sig kunna driva hela trafikförsäkringsverksamheten med en årlig förvaltningskostnad av högst 1 miljon kronor. En rad motionärer vid 1929 års riksdag gjorde sig till talesmän för detta riksförsäkringsanstaltens förslag, men som bekant vunno de icke riksdagens beaktande, utan fältet lämnades öppet för de privata försäkringsbolagen.

I yttrande den 12/11 1938 över 1937 års trafikförsäkringskommittés betänkande tog försäkringsinspektionen upp frågan om trafikförsäkringens överförande till en centralanstalt. Inspektionen utgår därvid från det faktum, att verksamhetens fördelning på 32 privata försäkringsbolag vållar betydande onödiga förvaltningskostnader. Samtidigt sade sig inspektionen för närvarande sakna anledning till diskussion upptaga andra lösningar av frågan än sådana, där de privata försäkringsföretagen fortfarande skulle behålla automobilförsäkringen (brand-, stöld- och vagnskadeförsäkring). Ett reducerat antal trafikförsäkringsanstalter fann inspektionen icke kunna skapa möjligheter för besparingar. Däremot fann inspektionen det uppenbart, att trafikförsäkringens överförande till en centralanstalt skulle kunna medföra avsevärda besparingar beträffande förvaltnings- och skaderegleringskostnader. Vidare ansåg inspektionen fördelar stå att erhålla för en tekniskt riktigare riskbedömning och premiesättning. Det framhölls emellertid även, att onödigt dubbelarbete komme att uppstå om trafikförsäkringen hänfördes till en centralanstalt och automobilförsäkringen som förut ombesörjdes av de privata bolagen. Skulle trafikförsäkringen anses böra samlas hos en anstalt, borde detsamma ske med automobilförsäkringen, och om verksamheten fortfarande önskades bedriven i privat regi, kunde detta realiseras genom en anstalt, vari alla de 32 bolagen inginge såsom delägare. Detta kunde realiseras på frivillig väg inom nuvarande lagstiftnings ram. Valdes i stället alternativet med en statlig centralanstalt, uttalade inspektionen, "att även om detta skulle leda till väsentligt lägre sammanlagda löpande förvaltningskostnader för automobilförsäkringsbranscherna än nuvarande system, återstår att bedöma de övergångskostnader, man har att räkna med, om de nuvarande anstalternas koncession för trafikförsäkring indrages. Det torde nämligen ej gärna kunna förutsättas, att en dylik indragning finge ske utan att den personal, som härigenom skulle förlora sin anställning inom branschen, övergångsvis erhöle skäligt ekonomiskt vederlag härför."

Automobilförsäkringens omfattning och ekonomiska förlopp framgår av nedanstående tabell.

*Automobilförsäkring bedriven av svenska försäkringsbolag.*

På året belöpande premier och skador m. m. för egen räkning i miljoner kronor.

År	Premier	Skadeersättningar	Förvaltningskostnader	Överskott
1935	7,021	3,175	2,712	1,127
1936	7,501	3,579	2,748	1,174
1937	8,945	4,597	3,244	1,104
1938	10,322	5,256	3,708	1,358
1939	11,519	5,217	3,993	2,308
1940	9,271	3,268	2,790	3,213
1941	8,091	3,183	2,993	1,915
S:a	62,670	28,275	22,188	12,199
Rel. tal	222	100	79	43

De fem utländska försäkringsbolagens verksamhet i landet är därjämte icke obetydlig.

Utländska försäkringsbolags trafik- och automobilförsäkringsverksamhet för egen räkning, miljoner kronor.

År	Trafik		Automobil	
	Premier	Skadeersättningar	Premier	Skadeersättningar
1938	2,309	1,288	1,426	0,623
1939	2,501	1,756	1,497	0,643
1940	1,424	1,209	1,043	0,465

De sammanlagda förvaltningskostnaderna för hela trafik- och automobilförsäkringsverksamheten i Sverige utgöra under sjuårsperioden 1935/41 i medeltal per år mer än sex miljoner kronor. Riksförsäkringsanstalten ansåg sig 1928 kunna driva hela trafikförsäkringsverksamheten i riket med ett antaget antal fordon av 200,000 för en årlig förvaltningskostnad av en miljon kronor. Den obligatoriska arbetarolycksfallsförsäkringen i riksförsäkringsanstalten med dess mångdubbelt fler försäkrade och större antal skadefall per år drar i förhållande till premieinkomsten endast omkring 10 procent i förvaltningskostnader. Man synes ha rätt antaga, att trafik- och automobilförsäkringens överförande till riksförsäkringsanstalten skulle komma att medge en premierreduktion av mer än 20 procent.

Här har huvudsakligast dröjts vid försäkringens ekonomiska sida. Redan i riksförsäkringsanstaltens yttrande av 1928 påpekades emellertid, att ett samlande av verksamheten i samhällets hand komme att skapa garantier för

en enhetlig och riktig skadereglering. Erfarenheten sedan verksamheten överlämnats till de 32 trafikförsäkringsbolagen har, som väntat var, visat, att här föreligger ett allvarligt spörsmål. Försäkringsinspektionen har låtit genom en särskild granskningsman undersöka i vad mån brister i detta avseende förelegat. I år 1935 avgivet yttrande uttalade denne, att anledning till erinran visserligen förelegat i relativt få fall, men att dessa dock varit tillräckligt talrika och framförallt av den art, att frågan påkallat speciell uppmärksamhet. För att råda bot på de konstaterade missförhållandena tillsattes året efter Trafikförsäkringsanstaltens nämnd med av Kungl. Maj:t fastställt reglemente. Nämnden åligger att till försäkringsbolagen avgiva yttrande beträffande utom rättegång uppkommande frågor om ersättning enligt lagen om trafikförsäkring och åligger försäkringsbolagen å andra sidan att hänskjuta vissa skaderegleringsfrågor till nämnden för yttrande. Säkerligen har nämndens arbete varit till gagn för de skadelidande. Men kvar står, att den som på grund av liden skada kräver ersättning på grund av den obligatoriska trafikförsäkringen, har att vända sig till ett privat försäkringsbolag, vars enda intresse i saken är det rent affärsmässiga. De uppgifter detta affärsintresses befattningshavare lämna den skadeståndskrävande bli ofta avgörande för vad denne tror sig hava rätt till, och skaderegleraren måste i sitt ansvarsfulla arbete komma att alltför mycket influeras av vad han tror befrämjar bolagets affärsintresse. Man torde kunna säga, att resultatet i stort sett blir, att vid små skadeståndsbelopp få de skadelidande ut mer än de ha rätt till — det anser man vara billig och effektiv reklam för det egna bolaget — och vid större belopp bemöts den skadade som om han vore en försäkringsbedragare. Det kan inte vara lämpligt att en social välfärdsanordning som trafikförsäkringen bedrivs ur sådana affärsmässiga synpunkter.

Såväl riksförsäkringsanstalten som försäkringsinspektionen ha, som av det tidigare anförda framgår, framhållit olägenheten av en uppdelning av trafikförsäkringen och automobilförsäkringen på olika organ. Beträffande trafikförsäkringen torde i själva verket i och för sig intet kunna anföras för att densamma i fortsättningen skall bedrivas av 32 konkurrerande bolag. Lika väl kunde man då påyrka att t. ex. kronoskatten och automobilskatten skulle förpaktas till 32 enskilda bolag, att i konkurrens med varandra mot vederlag i provision inkasseras. Det enda som kan sägas till förmån för det nuvarande systemet skulle då vara, att om staten bedriver trafikförsäkringen och privata bolag automobilförsäkringen, så uppstå onödigt dubbelarbete och onödiga kostnader. För automobilförsäkringens bibehållande på privata händer talar åter endast försäkringsbolagens rätt till fri yrkesutövning. Det synes emellertid som om försäkringsbolagens intresse härvidlag måste stå tillbaka för samhällets intresse. Det är ett samhällsintresse att motorfordonstrafiken icke belastas med onödiga utgifter, och det är ett samhällsintresse att de som genom samhällets försorg tillförsäkrats försäkringsskydd icke vid dess ut-

krävande skola möta i och för sig ovidkommande affärsintressen. Den obligatoriska arbetarolycksfallsförsäkringen visar i sistnämnda avseende vägen. Här finnas erfarenheter till förfogande, som icke kunna misstolkas.

Försäkringsinspektionen framhöll på sin tid, att möjligen avsevärda övergångskostnader komme att uppstå vid överförandet av verksamheten i statens regi. Man hade att förutse att personal under en övergångstid komme att bli arbetslös. På grund av den stora minskningen i trafik- och automobilförsäkringsverksamheten, som inträtt i och med att biltrafiken på grund av kriget nedskurits, har redan en avsevärd minskning av den i verksamheten sysselsatta personalen skett. Härtill kommer, att någon arbetslöshet icke finnes utan tvärt om brist på arbetskraft på alla områden. Tidpunkten är alltså ur denna synpunkt exceptionellt gynnsam. Väntar man med åtgärder till efter krigets slut, blir tillfället ur denna synpunkt försuttet. Då hinner motortrafiken åter expandera och verksamheten och antalet sysselsatta att mångdubblas. Det förtjänar slutligen att påpekas, att redan det förhållandet, att försäkringsinspektionen förväntade arbetslöshet vid en rationalisering av verksamheten, klart visar, att man ansåg, att här ett förhållandevis stort antal medborgare voro sysselsatta med ur samhällets synpunkt onyttigt arbete. Man torde ha anledning att vänta, att när vårt samhälle åter skall organiseras för freden, komma inom en månfald områden krav resas på rationalisering i sådan riktning, att flertalet medborgare sysselsättas med i egentlig mening produktivt arbete, enda sättet att åstadkomma verklig välståndsökning och förhindra förödande kriser. Det är då angeläget att redan nu i görligaste mån skapa fredsberedskap. Inom här berörda område är det mesta utredningsarbetet undangjort, och det är i huvudsak endast verkställigheten, som återstår.

1937 års försäkringsutredning, som förpuppades efter krigsutbrottet, torde väl ha kommit att behandla här berörda problem. Nu ligger emellertid denna delen av utredningsarbetet helt nere. Den den 5/12 1942 tillsatta nya försäkringsutredningen har i huvudsak endast att syssla med reformering av livförsäkringsverksamheten.

Med stöd av vad som här anförts få vi därför hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag i så god tid, att det kan föreläggas 1944 års riksdag, om överförande av trafikförsäkrings- och automobilförsäkringsverksamheten till riksförsäkringsanstalten.

Stockholm den 18 jan. 1943.

*Hugo Witzell.*

*Lars V. Lindén.*