

Nr 42.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1928 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 16 mars 1928 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 201, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

1) L a g om trafikförsäkring å motorfordon.

Med ändring av vad lag eller särskild författning innehåller häremot stridande förordnas som följer:

1 §.

Ägare av motorfordon, som brukas i trafik här i riket, är pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla försäkring, som i denna lag sägs (trafikförsäkring).

Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

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 kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall även anses traktortåg.

Lagen äger ej tillämpning å sådan velociped med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förefinnes, ej heller å motorfordon, som användes utslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

3 §.

Trafikförsäkring å motorfordon skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skade-

stånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller i anledning av skada å person, som färdas i fordonet, med mindre försäkringstagaren är för skadan ansvarig.

4 §.

Försäkringsplikt åligger icke medlem av konungahuset, ej heller staten, kommun, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning, som tillhör främmande 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.

5 §.

Trafikförsäkring må, förutom av anstalt, som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd.

Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring.

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

Motorfordon, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket, såframt försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar förbundet sig att emot en var, som i följd av trafiken är berättigad till skadestånd, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

6 §.

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

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

7 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada täcka skadestånd om tillhoppa sextio tusen kronor i anledning av personskada

med begränsning till tjugu tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person.

8 §.

Skall i skadestånd 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, ned-satt till det belopp, som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

9 §.

Äro flera berättigade till skadestånd 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 skadestånd 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 skäligen 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.

10 §.

Hava flera lidit skada i följd av samma händelse, må utan hinder av dom, varigenom skadestånd blivit en av dem tillerkänt, 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 det utdömda skadeståndet.

11 §.

Har den, som lidit skada, i rättegång mot fordonets ägare, brukare eller förare fått sig tillerkänt skadestånd, 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 hans ersättningsskyldighet, pliktig att ersätta denna kostnad, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

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

12 §.

Har avtal om trafikförsäkring å fordon, registrerat här i riket, eller å traktortåg efter uppsägning eller eljest upphört, är försäkringsgivaren ändå

gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd 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 eller som givit tillstånd till trafik med traktortåget.

Avser försäkringen varje motorfordon, som är försett med viss av myndighet utlämnad besiktningsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning.

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

13 §.

Försäkringsgivaren må ej i vidare mån än som följer av 12 § till befrielse från ansvarighet gent emot den, som lidit skada, åberopa omständighet, som beror av annan än denne.

14 §.

I den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gent emot försäkringstagaren, äger han att för vad han på grund av försäkringen utgivit till den, som lidit skada, inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren.

Belopp, som försäkringsgivaren icke äger sålunda söka åter av försäkringstagaren, må ej heller uttagas av annan, som jämte försäkringstagaren är i egenskap av ägare, brukare eller förare ansvarig för skadan, utan så är att denne gjort sig skyldig till förfarande av sådan beskaffenhet, att, om han hade tagit försäkringen, försäkringsgivaren varit fri från ansvarighet gent emot honom.

15 §.

Är, då skada timat i följd av trafik med motorfordon, trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande till förmån för den, som lidit skada, eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäkring, en för alla och alla för en gent emot honom ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad. Dock vare anstalterna ej ansvariga gent emot den, som försäkringsplikten ålåg. Är försäkring gällande men ej till föreskrivet belopp, svare försäkringsanstalterna som nu sagts för bristen. Hade den, som meddelade försäkringen, därvid insett eller bort inse, att försäkringsbeloppet blivit satt lägre än vederbort, är han gent emot övriga försäkringsanstalter ansvarig såsom hade han meddelat försäkring till föreskrivet belopp.

Försäkringsanstalterna emellan varde ansvarigheten fördelad efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig under näst föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.

För belopp, som försäkringsanstalt jämlikt denna paragraf fått utgiva till den, som lidit skada, äger anstalten inträda i hans rätt mot den, som är för skadan ansvarig.

16 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underrätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 15 § sägs skall underrättelsen meddelas någon av de försäkringsanstalter, som där avses. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, give domstolen käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 15 § omförmälda anstalter förlustig.

17 §.

Fordran hos försäkringsanstalt på skadestånd i anledning av personskada må ej för gäld tagas i mät.

18 §.

Den, som försäkringsplikt åligger, vare, där fordonet av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik här i riket utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits, förfallen till böter, högst två tusen kronor.

Till enahanda straff dömes ock en var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 6 § sägs, vare straffet böter, högst fem hundra kronor.

19 §.

Den, som under tid, då han är ställd under åtal för förseelse mot denna lag, fortsätter samma förseelse, skall, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits, fallas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

20 §.

Förseelse mot denna lag åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929. Intill den 1 juli 1929 må dock motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes och skall förty 15 § ej tillämpas i fråga om skada i följd av händelse, som inträffat före sistnämnda dag.

För skada i följd av händelse, som inträffat före den 1 januari 1930, varde i fall som i 15 § avses ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

2) L a g

om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Härigenom förordnas, att i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall införas en ny paragraf av följande lydelse:

12 §.

Att i visst fall ägare har vidsträcktare ansvarighet än i denna lag sägs, därom är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929.

3) L a g

om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal.

Härigenom förordnas, att till 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal skall fogas ett tredje stycke av följande lydelse:

Å trafikförsäkring är denna lag tillämplig i den mån annat ej följer av vad om sådan försäkring är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1929.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehåft tre i anledning av propositionen inom riksdagen väckta motioner, nämligen

inom första kammaren:

nr 310 av herr *Sandén*; samt

inom andra kammaren:

nr 524 av herr *Lövgren* i Nyborg och

nr 525 av herr *Carlsson* i Stockholm.

I motionerna I: 310 och II: 525, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen med avslag å propositionen måtte begära förnyad utredning rörande trafikförsäkring å motorfordon m. m. med syfte att sådan försäkring *antingen* skall obligatoriskt ske i riksförsäkringsanstalten *eller* att försäkringen automatiskt skall äga rum i riksförsäkringsanstalten, därest ej försäkring tecknats i särskild av Kungl. Maj:t godkänd försäkringsinrättning.

I motionen II: 524 har hemställts, att 5 och 7 §§ i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon måtte erhålla följande lydelse:

5 §.

Försäkringen äger rum i Riksförsäkringsanstalten; dock att försäkringen må under villkor, som nedan sägs, äga rum i försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd.

Angående försäkring i enskild försäkringsinrättning gäller, förutom vad eljest i denna lag stadgas och i lagen om försäkringsrörelse är stadgat:

1. att försäkringen skall avslutas för kalenderår samt ej träda i kraft förr än vid början av kalenderåret näst efter det, under vilket försäkringen slutits, dock att för den, som under löpande kalenderår bliver skyldig taga försäkring enligt lagen, försäkringen må avslutas för återstoden av året;

2. att, där försäkringsinrättningen beslutat antaga ny försäkringstagare eller försäkringstagare utträtt, uppgift därom skall lämnas till riksförsäkringsanstalten inom tid och enligt formulär, som av anstalten fastställas; samt

3. att försäkringsinrättning, som erhållit Konungens tillstånd att meddela försäkring enligt denna lag, åligger att för varje kalenderår, inom åtta månader efter årets utgång, till riksförsäkringsanstalten enligt formulär, som av anstalten fastställs, lämna uppgifter angående försäkringstagare i försäkringsinrättningen, de av dem ägda motorfordonen, som varit under försäkringen inbegripna, ävensom i övrigt att när som helst på begäran av riksförsäkringsanstalten lämna uppgifter om försäkringstagare eller om olycksfall.

7 §.

Försäkringsgivares ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd till ett belopp av 35,000 kronor för varje skadad eller dödad person, samt om tillhoppa 10,000 kronor i anledning av skada å egendom.

I fråga om — — — dödad person.

I motionen har tillika hemställts, att därest vid bifall till det i motionen framställda yrkandet behov uppstode att ändra andra paragrafer i lagförslaget, sådana ändringar måtte vidtagas av utskottet.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för Kungl. Maj:ts förslag, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till de vid propositionen fogade protokollen; och får utskottet i fråga om vad motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden hänvisa till motionerna.

Förevarande proposition har tillkommit med anledning av riksdagens skrivelse den 28 april 1925, nr 148, däri riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken utsträckning skyldighet skulle kunna stadgas för ägare av motorfordon att taga och upprätthålla försäkring för dem åliggande ansvarighet för skada i följd av motortrafik, ävensom angående de former, under vilka dylik försäkringsverksamhet borde bedrivas, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Sedan visst förberedande arbete för en utredning i ämnet blivit utfört inom kommunikationsdepartementet, överlämnades ärendet till justitiedepartementet, och i oktober 1927 uppdrog chefen för detta departement åt särskilda sakkunniga, förutvarande försäkringsdirektören vice häradshövdingen Karl Herlitz, ordförande, samt tillförordnade revisionssekreteraren hovrättsassessorn William Hemberg och försäkringsdirektören John Ågren, att verkställa den i riksdagens skrivelse avsedda utredningen och att utarbeta de förslag, vartill utred-

*Förslaget
tillkomst.*

ningen kunde föranleda. I december 1927 överlämnade de sakkunniga preliminära författningsutkast jämte en promemoria, varefter utlåtanden inhämtades från ämbetsmyndigheter m. fl. De slutliga förslag, som sedermera upprättades av de sakkunniga, biträdades i allt huvudsakligt av departementschefen, och sedan lagrådets yttrande inhämtats över desamma, hava de nu efter vissa ändringar framlagts för riksdagen.

Förslaget
huvudgrunder.
Försäkrings-
form.

Förslaget åsyftar att genom införande av obligatorisk försäkring å motorfordon bereda allmänheten ökat ekonomiskt skydd mot de av automobil- och motorcykeltrafiken föranledda skadefallen. Försäkringen är anordnad såsom en ansvarighetsförsäkring modifierad därhän, att, på samma gång bilägaren beredes skydd mot den ansvarighet biltrafiken kan ådraga honom, den skadade erhåller en av försäkringstagarens görande och låtande så gott som oberoende, direkt rätt mot försäkringsgivaren.

Försäkrings-
tagare.

Enligt 1 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon åligger försäkringsplikten som regel ägaren. För det fall att någon innehar motorfordon på grund av avbetalningsköp, har försäkringsplikten emellertid ålagts honom i stället för bilägaren. Det är nämligen nu en allmän regel, att avbetalningsköparen håller försäkringen, och från denna praxis har avvikelser ej ansetts böra ske. Fordon, sålda på avbetalning, registreras ock regelmässigt på avbetalningsköparen. Med hänsyn härtill kommer försäkringsplikten att som regel åligga den, som i automobilregistret antecknas såsom fordonets ägare. I 4 § stadgas vissa undantag från försäkringsplikten, bland annat för stat och kommun.

Försäkrings-
givare.

Enligt 5 § må trafikförsäkring meddelas, förutom av anstalt, som inrättats av staten, endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd. Då lagstiftarens ingripande närmast är förestavat av omsorg om den person, som utsättes för fara genom biltrafiken, och denne ej har något inflytande på val av försäkringsgivare, har det ansetts icke kunna tillstädjas vilket skadeförsäkringsbolag som helst att driva trafikförsäkringsrörelse. Tillstånd därtill skall sökas hos Konungen, som är i tillfälle att pröva bolagets vederhäftighet och föreskriva de särskilda villkor, som böra uppställas för vinnande och bibehållande av rätten att idka sådan rörelse. Meddelat tillstånd kan återkallas. Vad angår statens medverkan såsom försäkringsgivare, är det icke meningen, att riksförsäkringsanstalten eller annan statsanstalt redan från början skall upptaga trafikförsäkringen i konkurrens med de enskilda anstalterna, utan staten skall ingripa allenast, om den privata försäkringsverksamheten skulle missbruka sin ställning genom överdrivna premiefordringar, otillfredsställande skaderegleringar eller på annat sätt.

Försäkringens
omfattning.

I fråga om försäkringens omfattning utgår förslaget från den principen, att försäkringen bör täcka skada, för vilken försäkringstagaren är ansvarig. Enligt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är ägaren ansvarig för skada, som i följd av trafik med motorfordon tillfogas person eller egendom, som *icke* befordras med fordonet, även om ägaren ej vållat skadan. Härifrån finnes emellertid ett betydelsefullt undantag: ägaren är fri från ansvarighet, då av omständigheterna framgår, att

skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Har den, som lidit skadan, genom eget vållande medverkat till densamma, skall skadeståndet jämkas. Rätt till skadestånd av ägaren föreligger sålunda i regel icke vid rena olyckshändelser (casus) och naturligtvis ej, då skadan helt och hållet vållats av den skadade eller tredje man. Lika med ägaren är avbetalningsköparen ansvarig för uppkommen skada. De nu nämnda fallen, där ersättningsplikt föreligger för ägare eller avbetalningsköpare, omfattas av försäkringsgivares ansvarighet. Försäkringsgivare svarar därjämte för skada, som uppkommer, då försäkrat fordon brukas utan lov; för sådan skada är ägaren icke ansvarig.

För skada, som tillfogas person eller egendom, som *befordras* med motorfordonet, gälla andra regler. I fråga om *personskada* är ägaren enligt allmänna skadestandsregler ersättningsskyldig, då han själv vållat skadan. Vidare är ägaren enligt 1916 års lag ansvarig för personskada, även om vållande ej ligger honom till last, så framt skadan uppkommit vid trafik med motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, samt skadan vållats av föraren. I dessa fall måste dock ägarens eller förarens vållande styrkas. För skada, som tillfogas *egendom*, som befordras med fordonet, är ägaren enligt allmänna skadestandsregler ansvarig vid styrkt vållande å hans sida. I vad mån ansvarighet härutöver må åvila bilägaren för skada å dylik egendom får bedömas efter de för fraktavtal gällande grunder. Vad nu sagts om ägaren gäller ock om avbetalningsköparen. Försäkringsgivares ansvarighet omfattar här samma fall som ägares eller avbetalningsköpares, såvitt angår personskada. Vad däremot egendomsskada beträffar, är försäkringsgivare icke utan särskilt åtagande ansvarig därför.

Försäkringen gäller till förmån för försäkringstagaren själv, då denne icke begagnar fordonet, men skada i följd av trafik med fordonet drabbar honom eller hans egendom, dock icke fordonet eller egendom, som med fordonet befordras, t. ex. om ägaren blir påkörd av sin egen chaufför eller om chauffören under körning skadar ägarens garage.

Jämväl då det icke kan utrönas, genom vilket fordon skadan förorsakats, eller då försäkring icke är gällande å fordonet, beredes den skadelidande trygghet att utfå ersättning. För ersättningen svara här enligt 15 § samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela trafikförsäkring, solidariskt.

Den ansvarighet, som enligt 1916 års lag åligger bilägare, brukare eller förare, är till beloppet obegränsad. I 7 § i förslaget är försäkringsgivares ansvarighet begränsad till 60,000 kronor i anledning av personskada och 10,000 kronor i anledning av skada å egendom. Försäkringsbeloppet är därjämte begränsat till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person. I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person. De föreslagna försäkringsbeloppen hänföra sig till varje händelse, som medför skada för en eller flera personer. För varje särskild »olyckshändelse» med fordonet svarar försäkringsgivaren alltså med fulla försäkringsbeloppet. Det är därför tänkbart,

Försäkrings-
belopp.

att försäkringsgivaren under försäkringstiden kan få utgiva fulla försäkringsbeloppet flera gånger.

Försäkrings-
kostnad.

De sakkunniga meddela, att automobil- och motorcykelförsäkring för närvarande här i riket drives av 21 inhemska och 7 utländska försäkringsbolag. Enligt uppgifter, som av försäkringsinspektionen tillhandahållits de sakkunniga, utgjorde i fråga om de inhemska bolagen antalet av de vid 1926 års slut gällande, direkt avslutade automobil- och motorcykelförsäkringar 45,282, åtskilliga dock avseende flera än ett fordon. På grund av dessa försäkringar ansvarade bolagen för tillhoppa 3,934,902,680 kronor, därav på grund av ansvarighetsförsäkring för 3,751,675,000 kronor.

Enligt Svenska Automobiltarifföreningens gällande tariffer utgör premien för enbar ansvarighetsförsäkring med samma försäkringsbelopp, som nu föreslagits, vid femårsförsäkring med årlig premiebetalning i regel:

för personautomobiler för privat bruk	85 kr.
» tunga lastautomobiler	60 »
» lätta lastautomobiler, s. k. paketautomobiler	85 »
» droskautomobiler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping .	150 »
» hyrverksautomobiler samt droskautomobiler i andra städer än de ovan angivna	110 »
» omnibusar	280 »
» traktorer	25—60 »
» motorcyklar med sidvagn	55 »
» » utan sidvagn	45 »

Under särskilda omständigheter beviljas därjämte rabatter och premieavdrag.

Angående kostnaden för den föreslagna obligatoriska försäkringen hava de sakkunniga upplyst, att någon siffermässig utredning därom icke låter sig verkställa. För att emellertid erhålla någon föreställning om den föreslagna lagens sannolika inverkan på försäkringskostnaden hava de sakkunniga hos Svenska Automobiltarifföreningen anhållit om ett uttalande, huruvida nu gällande premier för den i automobilförsäkringen ingående ansvarighetsförsäkringen kunde antagas tillsvidare bliva gällande för trafikförsäkring i huvudsaklig överensstämmelse med lagförslaget, eller om en omedelbar premiehöjning eller premiesänkning vore att förvänta. Å denna förfrågan har ingått det svaret, att ehuru frågan vore mycket svår att bedöma, framför allt innan någon erfarenhet vunnits, ansåge tarifföreningen likväl, att premierna för den ifrågasatta trafikförsäkringen borde trots den utvidgade ansvarighet försäkringen enligt förslaget skulle komma att innefatta och med utgångspunkt från nu rådande förhållanden motsvara ungefär de premier, som för närvarande tillämpas för den nuvarande ansvarighetsförsäkringen.

Beträffande kontrollen över premiesättningen anföra de sakkunniga, att kontrollen tillsvidare torde kunna och böra inskränkas till ett åläggande för försäkringsanstalterna att årligen till försäkringsinspektionen avlämna uppgift å premier, skadeersättningar och kostnader.

Enligt 18 § inträder straff för den försäkringspliktige, därest fordonet av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik här i riket utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits. Straffet är böter högst 2,000 kronor. Enahanda straff är stadgat för envar annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes. Dessa bestämmelser kompletteras med vissa föreskrifter i förordningen om motorfordon i ändamål att åstadkomma tillbörlig kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande. Enligt det förslag till ändring i nämnda förordning, som genom särskild proposition, nr 215, förelagts riksdagen, har kontrollen först och främst lagts hos registreringsmyndigheterna d. v. s. länsstyrelserna. Ett motorfordon får icke registreras utan att bevis företes därom, att försäkringsplikten blivit fullgjord. Beträffande redan registrerade motorfordon har ägarna ålagts att, innan fordonet efter försäkringspliktens inträde — den 1 juli 1929 — tages i bruk, till registreringsmyndigheten ingiva försäkringsbevis, utvisande att försäkringsplikten blivit fullgjord. I automobilregistret skall anteckning ske om försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Sedan på angivet sätt en försäkringsanstalt antecknats såsom försäkringsgivare beträffande ett motorfordon, kan försäkringsanstalten icke bli va fri från sin ansvarighet enligt försäkringsavtalet, förrän anstalten till registreringsmyndigheten anmält, att försäkringen upphört och därefter trettio dagar förflutit. Bestämmelse härom är upptagen i 12 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon. Försäkringsansvaret kan således icke upphöra utan att myndigheterna beretts tillfälle att förvissa sig om huruvida giltig anledning för försäkringens upphörande föreligger eller ej, ävensom att vidtaga eventuellt påkallade åtgärder mot bilägaren i syfte att framtvinga försäkringspliktens fullgörande.

Försäkrings-
pliktens full-
görande.

Lagen föreslås skola träda i kraft den 1 januari 1929. Försäkringsplikten inträder emellertid först den 1 juli 1929. Intill denna dag må alltså motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes.

Lagens ikraft-
trädande.

Den obligatoriska försäkring å motorfordon, som med förevarande lagförslag avses, måste givetvis bliva av synnerligen betydande omfattning. Antalet i Sverige registrerade motorfordon utgjorde vid 1926 års slut 121,160, därav automobiler 94,848 och motorcyklar 26,312. Den 30 juni 1927 hade antalet stigit till 133,038, därav automobiler 103,144 och motorcyklar 29,894. Den årliga premiesumman för dessa fordon har av riks-försäkringsanstalten beräknats till över 10 miljoner kronor. Visserligen äro redan nu en stor mängd fordon försäkrade, men de oförsäkrade fordonen uppgå dock med all sannolikhet till ett betydande antal. Enligt vad ovan anförts utgjorde i fråga om de 21 inhemska försäkringsbolagen antalet av de vid 1926 års slut gällande direkt avslutade automobil- och motorcykelförsäkringarna 45,282, av vilka det ojämförligt största antalet omfattade jämväl ansvarighetsförsäkring. Då emellertid åtskilliga försäkringar avse flera än ett fordon samt några uppgifter icke föreligga beträffande de 7 utländska bolagen, lämnar en jämförelse mellan

Utskottet.

uppgifterna om antalet fordon och antalet försäkringar icke tillräcklig ledning för ett avgörande, huru stor del av motorfordonsbeståndet som icke är ansvarighetsförsäkrat, men enligt vad utskottet erfarit skulle de oförsäkrade fordonen kunna beräknas närma sig 40 procent av alla i riket registrerade fordon. Det antal motorfordon, som genom införandet av försäkringsplikt komme att bliva försäkrade, skulle således redan nu uppgå till över 50,000. Vidkommande betydelsen för den enskilde fordonsägaren av den utgift, som försäkringen skulle medföra, hava de sakkunniga meddelat, att premien för en personautomobil för privat bruk vid femårsförsäkring med årlig premieinbetalning för närvarande i regel utgör 85 kronor samt att enligt uttalande av Svenska Automobiltarifföreningen premierna för försäkring jämlikt den nya lagen komme att ungefär motsvara de nu tillämpade. Att den utgift, som sålunda påläggas motorfordonsägarna, i många fall kommer att kännas besvärande, synes utskottet tydligt. Anmärkas må, att den totala skattebelastningen för en täckt personvagn av märket Ford vid en årlig körning av 1,000 mil kan beräknas till omkring 150 kronor. Ägaren av en sådan automobil skulle följaktligen hava att i skatt och försäkringsavgift erlægga omkring 235 kronor om året.

Då den föreslagna försäkringen är av obligatorisk karaktär, måste staten i möjligaste mån tillse, att å de försäkringspliktiga icke läggas andra utgifter än sådana, som äro erforderliga för att täcka oundgängligen nödiga kostnader för försäkringen. Angelägenheten härav framträder desto starkare, som försäkringsplikten, såsom framgår av det nyss anförda, blir av synnerligen betydande omfattning och ett stort antal motorfordonsägare, vilka nu ej hålla försäkring å sina fordon, i många fall kunna tänkas hava svårigheter att utgöra den nya pålagan.

Bedömes förslaget ur den nu berörda synpunkten, torde detsamma lämna rum för allvarliga erinringar. I första hand vill utskottet framhålla, att någon utredning icke verkställts rörande denna försäkringsforms upptagande av riksförsäkringsanstalten eller en särskild för ändamålet bildad statsanstalt. Då utskottet år 1925 förordade en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag i detta ämne, anförde utskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande, att i fråga om de organisatoriska åtgärder, som kunde bliva nödvändiga för försäkringspliktens genomförande, talade åtskilligt för att den försäkringsverksamhet, varom här vore fråga, under viss kontroll anförtröddes åt de privata försäkringsanstalterna, respektive åt särskilda för ändamålet bildade bolag av motorfordonsägare. Men därjämte framhöll utskottet, att vid utredningen även borde tagas under övervägande, huruvida sådan försäkringsverksamhet lämpligen kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten. I yttrande över de sakkunnigas utkast, som angående försäkringsgivare innehöll samma bestämmelse som förevarande förslag — att trafikförsäkring må, förutom av anstalt, som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd — anförde riksförsäkringsanstalten, att de sakkunniga, såvitt framginge av motiveringen, icke verkställt någon utredning i fråga om försäkringens eventuella bedrivande av riksförsäkringsanstalten samt att på grund av den korta

tid, som tillmätts för avgivande av utlåtande — omkring 4 veckor — ej heller riksförsäkringsanstalten haft möjlighet att verkställa utredning, under vilka förutsättningar den föreslagna försäkringen skulle kunna bedrivas av anstalten. I motiven till de slutliga förslagen, som därefter upprättades, uttalade de sakkunniga, att frågan, huruvida riksförsäkringsanstalten eller någon annan statsanstalt redan från början borde i tävlan med de enskilda försäkringsanstalterna kunna upptaga jämväl här ifrågavarande form av försäkring, väl borde bliva beroende av särskilt övervägande. För sin del hade de sakkunniga icke funnit anledning att därom framställa något förslag, övertygade som de vore, att behovet av trafikförsäkring kunde på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodoses genom de försäkringsanstalter, som för närvarande tillhandaginge allmänheten med ansvarighetsförsäkring. Vidare anförde de sakkunniga i samband med behandlingen av övergångsbestämmelserna, att de trots försiktigheten bjuda att låta tidpunkten för lagens trädande i kraft och försäkringspliktens inträdande förskjutas i förhållande till vad utkastet därom innehöll ett halvår framåt till respektive den 1 januari och den 1 juli 1929, detta särskilt med hänsyn till att därigenom tillfälle kunde beredas för avgörande av frågan, huruvida riksförsäkringsanstalten borde upptaga trafikförsäkringsrörelse, och för vidtagande av de åtgärder, som, där så prövades böra ske, kunde finnas erforderliga. Departementschefen, som, på sätt förut anförts, förklarar sig i allt huvudsakligt biträda de sakkunnigas förslag, har icke uttalat sig i nu berörda hänseende.

Då någon utredning sålunda icke blivit verkställd beträffande trafikförsäkringsrörelsens bedrivande av en statsanstalt, är det givetvis icke möjligt för utskottet att därom nu framlägga förslag. Den brist, som vidlåder propositionen i förevarande avseende, synes utskottet så mycket betänkligare, som propositionen enligt utskottets mening icke på annat sätt tillräckligt sörjt för att försäkringstagarna icke betungas med onödiga utgifter. I förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon stadgas härutinnan allenast, att tillstånd till försäkringens bedrivande skall meddelas av Kungl. Maj:t. De villkor för rörelsens utövning, som äro avsedda att fästas vid beviljat tillstånd, regleras icke i lagen, utan denna fråga överlämnas helt åt Kungl. Maj:ts avgörande. Å innehållet av villkoren hava varken de sakkunniga eller departementschefen närmare inlåtit sig. Av intresse i detta sammanhang är egentligen allenast uttalandet av de sakkunniga, att den kontroll över premiesättningen, som de motorfordonssakkunniga och motororganisationerna påfordrat, torde tills vidare kunna och böra inskränkas till ett åläggande för försäkringsanstalterna att årligen till försäkringsinspektionen avlämna uppgift å premier, skadeersättningar och kostnader. Utskottet anser emellertid, att i lagen bort meddelas närmare bestämmelser om de villkor, varunder enskild försäkringsanstalt må bedriva trafikförsäkringsrörelse. Den nyssberörda skyldigheten att till försäkringsinspektionen lämna vissa uppgifter torde sålunda böra stadgas i själva lagen. Vidare torde såvitt möjligt föreskrifter där böra givas i syfte att begränsa storleken av den

vinst, som en försäkringsanstalt må tillgodoföra sig å trafikförsäkringsrörelsen. Önskvärt synes ock vara, att försäkringsanstalts omkostnader för denna verksamhet på ett eller annat sätt i lagen begränsas. När i förslaget till trafikförsäkringslag ingen annan bestämmelse i nu ifrågavarande syfte meddelats än stadgandet om Kungl. Maj:ts tillstånd till rörelsen, torde därtill hava medverkat den betydelse, som i förevarande avseende tillmätts konkurrensen mellan de enskilda försäkringsinrättningarna samt möjligheten för motorfordonsägarna att själva ombesörja trafikförsäkringen genom ömsesidiga bolag, vilkas vinst skulle tillfalla delägarna. Men ej heller dessa omständigheter torde erbjuda tillräcklig trygghet för försäkringstagarna mot onödiga kostnader. Vad särskilt angår den fria konkurrensen, vill utskottet framhålla, att flertalet försäkringsbolag kan antagas komma att ingå i en tarifförening och således tillämpa samma premieberäkning, samt att de bolag, som ej ansluta sig till föreningen, knappast kunna förväntas vara i stånd att driva sin rörelse under så gynnsamma förhållanden, att de kunna utöva någon nämnvärd inverkan å premiebestämningen i dess helhet.

Då utskottet på sätt som skett uttalat sig om behovet av kontroll å de enskilda försäkringsanstalterna, har utskottet avsett det i propositionen förut-satta fallet, att de enskilda anstalterna tills vidare skulle ensamma driva trafikförsäkringsrörelse. Om däremot en statsanstalt bereddes tillfälle att från början driva sådan rörelse, torde kontrollen till skydd för att försäkringstagarna icke belastas med för höga avgifter kunna väsentligt lindras. Måhända borde dock i lagen inskrivas skyldighet för försäkringsanstalt att till försäkringsinspektionen årligen avlämna uppgift å premier, skadeersättningar och kostnader. I detta sammanhang vill utskottet framhålla, att om en statsanstalt icke från början upptager denna försäkringsform, det är fara värt, att en statsanstalt icke heller senare kommer att driva denna rörelse. Ty sedan de enskilda anstalterna inarbetat sig å ifrågavarande försäkringsområde samt alla motorfordon försäkrats hos dessa anstalter, måste det givetvis bliva för statsanstalten förenat med betydande svårigheter att framgångsrikt konkurrera med dem.

De erinringar, som utskottet nu framställt mot förslaget, såvitt angår trafikförsäkringens organisation, hava närmast föranletts av hänsyn till att försäkringstagarna icke påläggas för höga avgifter. Men även med avseende å skaderegleringens handhavande torde det kunna ifrågasättas, huruvida den kontroll å försäkringsbolagen, som förslaget erbjuder, är tillräcklig. Annan kontroll än den som möjliggöres av bestämmelsen, att Kungl. Maj:t skall meddela tillstånd till rörelsens bedrivande, finnes egentligen icke. Dock stadgas, att livräntas kapitalvärde skall beräknas enligt de grunder Konungen fastställer. I fråga om de villkor, som Kungl. Maj:t i nu förevarande hänseende skulle fästa vid beviljat tillstånd att meddela trafikförsäkring, uttala de sakkunniga allenast, att bland villkoren icke torde kunna undvaras föreskrift om hållande av viss deposition, avsedd uteslutande att täcka ersättningar på grund av trafikförsäkringar. Beträffande själva skaderegleringen, som naturligen ofta nog

icke kommer att inskränka sig till utbetalning av ett av domstol bestämt belopp, yttras icke någonting i propositionen. Det synes emellertid utskottet, som om i lagen bort meddelas närmare bestämmelser i syfte att vinna garanti för att skaderegleringen sker på ett nöjaktigt sätt. Särskilt åsyftar utskottet sådana fall, där skada å person medfört fullständig eller högre grad av arbetsoförmåga. Bland annat torde bestämmelser vara önskvärda rörande frågan om rätt att utbyta eventuellt utdömd livränta mot kapital. Om utbyte av livränta stadgas i 1916 års olycksfallsförsäkringslag, 6 §, att försäkringsrådet må, när synnerliga skäl därtill äro för handen, på ansökan av den skadade besluta, att i stället för livränta eller del därav skall till den skadade utgivas ett kapital på en gång, till belopp motsvarande högst livräntans eller livräntedelens kapitalvärde enligt gällande beräkningsgrunder. Angående det innehåll eventuella bestämmelser härom böra hava i trafikförsäkringslagen, tilltror sig utskottet ej att nu göra något bestämt uttalande. Möjligen kunde det vara tillräckligt att i lagen stadga, att utbyte av linränta eller del därav ej finge ske utan synnerliga skäl. För att vinna kontroll å bestämmelsens efterlevnad skulle kunna föreskrivas skyldighet för försäkringsanstalterna att till försäkringsinspektionen lämna närmare uppgifter å de fall, där utbyte ägt rum.

På grund av de brister, som enligt vad nu anförts vidlåda förslaget, finner utskottet sig nödsakat att avstyrka förslagets upphöjande till lag. Med hänsyn till behovet av en lagstiftning på detta område vill utskottet emellertid betona önskvärdheten av att den ytterligare utredning i ämnet, som är erforderlig, måtte bedrivas så skyndsamt, att förslag må kunna framläggas redan i början av nästkommande års riksdag. Därigenom skulle en förkortning kunna ske av det nu oundvikliga uppskovet med den obligatoriska trafikförsäkringens förverkligande.

Vid den blivande utredningen synes jämväl böra komma under överbäggande möjligheten att utvidga försäkringsgivares ansvarighet. Särskilt förefaller det utskottet önskvärdt, att även rena olyckshändelser bliva indragna under försäkringen. Därmed vunnas ock, att civila processer, huruvida uppkommen skada berodde på ren olyckshändelse, ej vidare behövde förekomma. Då de fall, där ren olyckshändelse verkligen föreligger, torde vara relativt fåtaliga, lärer den höjning av premien, som skulle betingas av en dylik utvidgning, sannolikt bliva måttlig. Av riks-försäkringsanstalten i dess yttrande över de sakkunnigas utkast framställda, av herr Lövgren i motionen II: 524 upptagna förslag om höjning av de i 7 § stadgade försäkringsbeloppen för skadad eller dödad person från 20,000 kronor till 35,000 kronor och om borttagande av den i samma paragraf föreskrivna begränsningen av skadeståndet, 60,000 kronor, synas utskottet ock förtjänta av beaktande, såvida icke en dylik förändring skulle befinnas medföra, att premierna måste höjas till högre belopp än vad som lämpligen kan ifrågasättas.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- 1) att förevarande proposition icke måtte av riksdagen bifallas; samt

2) att de i anledning av propositionen väckta motionerna, i den mån de ej kunna anses besvarade genom utskottets hemställan under 1), icke måtte till någon riksdagens åtgärd förleda.

Stockholm den 15 maj 1928.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerman, Klefbeck, Schlyter, Anderson* i Hägelåkra, *Svenson* i Eskhult*, *John O. Karlsson**, *Jonsson* i Lycksele och *Bissmark*;
från andra kammaren: herrar *Lindley, Nilsson* i Antnäs, *Sjögren, Olsson* i Rimforsa, *Olsson* i Mellerud, *Persson* i Trången, *Pettersson* i Köping och *Christenson* i Södertälje.*

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Anderson* i Hägelåkra, *John O. Karlsson, Jonsson* i Lycksele, *Bissmark, Olsson* i Rimforsa och *Christenson* i Södertälje, vilka anfört:

»Lika med utskottet finna vi, att införandet av obligatorisk trafikförsäkring förutsätter en noggrann kontroll från det allmännas sida över att de premier, som försäkringstagarna hava att erlægga, hålla sig inom ramen av vad som kan anses skäligt. Från denna synpunkt är det nödvändigt, att staten med största uppmärksamhet följer premiesättningen och håller sig noga underrättad om de olika försäkringsanstalternas premieinkomster, skadeersättningar och kostnader. Att så skall ske har Kungl. Maj:t förutsatt, och det synes näppeligen vara av behovet påkallat att i själva lagen införa stadgande om skyldighet för försäkringsanstalterna att avlämna de för granskningen erforderliga uppgifterna. Då anstalterna för sin fortsatta verksamhet äro beroende av Kungl. Maj:ts tillstånd, är det knappast tänkbart, att de skulle vägra att tillhandahålla dessa uppgifter. Av samma skäl är det tydligt, att de måste taga den allra största hänsyn till de erinringar rörande premiesättningen, som från det allmännas sida kunna efter en sakkunnig granskning göras. Såsom ett yttersta medel att giva eftertryck åt sina erinringar har staten möjlighet att själv genom någon statsanstalt upptaga den ifrågavarande arten av försäkringsverksamhet och sålunda inverka på premiebildningen. Att staten redan från början skulle öppna dylik försäkringsverksamhet anse vi helt uteslutet, En dylik verksamhet måste för att vara ekonomiskt bärkraftig kombineras

med försäkring av motorfordon jämväl mot brand, stöld, vagnskada o. d. och sålunda utvidgas till områden, där statsintresset icke gör sig gällande. För närvarande finnas sju försäkringsanstalter, som idka försäkring av ifrågasvarande art på grundval av ömsesidighet. Redan denna omständighet gör det antagligt, att behovet av ett statsingripande i form av en statens egen försäkringsanstalt icke skall göra sig gällande. Att såsom utskottet förutsätter en statlig kontroll över de enskilda försäkringsanstalternas omkostnader och sätt att reglera eventuella skador skulle vara erforderlig, motsäges av erfarenheten från andra försäkringsområden. Vad särskilt skaderegleringar beträffar torde det vara allmänt erkänt, att våra försäkringsanstalter sköta dessa med både snabbhet och liberalitet. Just på denna punkt har den enskilda försäkringsverksamheten ett avgjort företräde framför statlig verksamhet av denna art.

Utskottet har satt i fråga, huruvida icke försäkringsplikten borde utvidgas att omfatta jämväl skada i följd av ren olyckshändelse, varjämte utskottet ansett det böra tagas i övervägande, huruvida icke de i 7 § stadgade försäkringsbeloppen för skadad eller dödad person borde höjas från 20,000 kronor till 35,000 kronor samt den i samma paragraf föreskrivna begränsningen av skadeståndet till 60,000 kronor borde borttagas. För vår del hava vi, med hänsyn till den premiehöjning, som av dessa åtgärder bliva en nödvändig följd, ansett försiktigheten bjuda att icke genast vid tvångsförsäkringens införande giva försäkringen en vidare omfattning än som skett i Kungl. Maj:ts proposition.

Vid detaljgranskningen av Kungl. Maj:ts förslag hava vi funnit en sänkning av straffmaximum i 18 § andra stycket lagen om trafikförsäkring önskvärd.

Då behovet av en trafikförsäkringslag är oomtvistligt och någon erinran icke torde vara att framställa mot Kungl. Maj:ts förslag utöver den nyssnämnda, hava vi ansett, att utskottet bort hemställa,

1) att riksdagen måtte godkänna Kungl. Maj:ts proposition endast med den ändring, att 18 § i lagen om trafikförsäkring å motorfordon skall erhålla följande ändrade lydelse:

18 §.

Den, som försäkringsplikt åligger, vare, där fordonet av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik här i riket utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits, förfallen till böter, högst två tusen kronor.

En var annan, som brukar motorfordon med kändedom om att föreskriven försäkring ej finnes, vare förfallen till böter, högst fem hundra kronor.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 6 § sägs, vare straffet böter, högst fem hundra kronor; samt

2) att de i anledning av propositionen väckta motionerna måtte anses besvarade genom hemställan under 1).»