

## Nr 245.

Av herr Möller, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

Kungl. Maj:ts proposition nr 99 till innevarande års riksdag innehåller dels förslag till Lag om trafikförsäkring å motorfordon, dels förslag till Lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, dels förslag till Lag om ändring i 1 § i lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal och dels förslag till Lag om ändrad lydelse av 4, 5 och 10 §§ i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.

Med anledning av dessa förslag får jag framhålla följande.

Den föreslagna trafikförsäkringen är obligatorisk och innebär sålunda ett tvång för samtliga bil- och motorcykelägare, för vilkas fordon registrerings-skyldighet finnes föreskriven, att taga försäkring enligt trafikförsäkrings-lagen. Dessa fordonsägare åläggas enligt propositionen att inträda i enskilda försäkringsinrättningar, vilka skola bestämma avgifterna för det skydd försäkringen avser att medföra.

Lagrådet framhåller vid granskning av förslaget till lag om trafikförsäkring, att statsmakterna, därest de, såsom med förslaget avses, vilja införa tvång till försäkring i ett visst hänseende, även böra sörja för att den börda, som häri-genom ålägges de enskilda, blir så litet betungande som möjligt och särskilt att kostnaderna för försäkringen hållas inom skäliga gränser. "För vinnande av detta mål ligger nära till hands att låta försäkringen helt eller delvis omhän-derhavas av en statsanstalt." Lagrådet tänker närmast på riksförsäkringsan-stalten och fortsätter: "Riksförsäkringsanstalten har emellertid i sitt utlåtande utvecklat att på grund av den ifrågavarande försäkringens särskilda karaktär praktiska svårigheter möta mot anstaltens deltagande i försäkringen." På grund härav motsätter sig lagrådet icke propositionens förslag att överlåta åt utslutande privata försäkringsbolag att handhava försäkringen.

För den som ingående studerar riksförsäkringsanstaltens vid propositionen såom bilaga A fogade utlåtande framgår visserligen, att anstalten framhåller de svårigheter, som under olika förutsättningar möta för anstaltens deltagande i försäkringen. Dock finner anstalten sig icke förhindrad att inträda såsom bärare av försäkringen under förutsättning att denna såsom monopol hand-haves av anstalten ensam eller automatiskt äger rum i anstalten, därest den ej täckes i viss godkänd, med anstalten konkurrerande försäkringsinrättning.

Hade anstalten funnit svårigheterna oöverkomliga, skulle givetvis majoriteten inom anstalten hava instämt i uttalandet från den ledamot, som reservationsvis framhållit, att anstalten bort hava avstyrkt, att handhavandet i en eller annan form av trafikförsäkringen förläggas till anstalten.

Den omständigheten att riksförsäkringsanstalten i sitt utlåtande ej direkt föreslagit, att anstalten jämsides med privata bolag bör driva trafikförsäkring, får sålunda icke anses innebära att möjlighet härtill skulle saknas för anstalten eller att de åberopade svårigheterna skulle ställa sig större än att anstalten skulle bemästra dem. Utlåtandet ifråga torde icke böra tagas till intäkt för vare sig den ena eller andra synpunkten; det är ett fullkomligt objektivt, från utredningsuppdraget ovidkommande synpunkter fritt ämbetsverksutlåtande.

Beträffande organisationen av den föreslagna trafikförsäkringen är att märka, att frågan vid 1928 års riksdag föll huvudsakligen därför att staten ej i någon form inkopplats såsom bärare av försäkringen. Det är därför så mycket egendomligare, att regeringen i år föreslagit att allenast enskilda försäkringsinrättningar skola handhava denna jätteförsäkring.

Vad den föreslagna trafikförsäkringens omfattning beträffar, räknar propositionen efter riksförsäkringsanstaltens utlåtande med en motorfordonspark om 200,000 fordon den 1 januari 1930. Skadefallen beräknas till c:a 50,000 och försäkringsavgifterna till minst 10 högst 15 miljoner kronor.

Antalet motorfordon beräknas sålunda till ett på trettio innevånare. Emellertid bör det observeras, att under år 1928 registrerades ej mindre än c:a 3,000 nya motorfordon i månaden. Om denna tendens skulle fortsätta — och ingenting talar däremot — kommer det svenska bil- och motorcykelbeståndet att nästan lavinartat tillväxa. U. S. A., som den 31 december 1927 hade en bil på var 5:te innevånare, torde giva oss en bild av den framtid, som väntar även vårt land på detta område.

Det är följaktligen icke uteslutet, att den obligatoriska trafikförsäkringen måste räkna med en sammanlagd premiesumma av 60 à 90 miljoner kronor årligen. På grund härav synes det vara en ganska egendomlig tanke, att staten skall *älägga* medborgarna att teckna en dylik jätteförsäkring uteslutande hos enskilda försäkringsanstalter och icke skapa en möjlighet att låta försäkring ske även i en statsanstalt. Det förslag, som framlägges i denna motion, avser att bredvid de privata försäkringsinrättningarna låta riksförsäkringsanstalten *automatiskt* mottaga försäkringar.

Beträffande den föreslagna trafikförsäkringens omfattning bör även framhållas, att andra lagutskottet vid 1928 års riksdag betonat önskvärdheten, att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen och denna sålunda bereda ersättning för skada, som uppkommit genom motorfordonstrafik å person och egendom, även om fordonets ägare eller förare ej vore ansvarig för skadan.

Under debatten vid 1928 års riksdag angående det då föreliggande regeringsförslaget framhölls även från talare ur skilda partier, att när staten ändock

stiftar en lag på detta område, densamma bör göras fullständig och omfatta även de fall, där en allmänt utbredd folkmening såväl i städerna som på landsbygden kräver försäkringsskydd.

Detta kan vinnas genom en relativt blygsam merkostnad, som med högst några procent skulle fördyra trafikförsäkringspremierna. Den ökade börda, som härigenom lägges på motortrafiken, kommer i en snar framtid att bli ofrånkomlig och de principiella skäl, vilka föreburits mot försäkringsskyddets utsträckande, synas icke böra tillmätas avgörande betydelse, då man betänker vad som vinnas genom detsamma.

Försäkringens föreslagna materiella prestationer i § 11 i det föreliggande regeringsförslaget hava från olika håll stämplats såsom alltför ineffektiva.

Även beträffande dem önskade såväl andra lagutskottet som flera i riksdagsdebatten deltagande talare under förra året en förbättring.

Höjningen av de nu föreslagna ersättningsbeloppen för skadad eller död person från 20,000 till 35,000 kronor skulle enligt de privata försäkringsbolag, vilka åberopas av årets proposition, medföra en ökning av premierna med c:a 20 %, vilken enligt riksförsäkringsanstaltens kostnadsberäkningar för fordonsägarna föranleder en merkostnad av 2 à 3 miljoner kronor.

Vid jämförelse med motsvarande bestämmelser i olycksfallsförsäkringslagen finner man, att ett belopp av 20,000 kronor motsvarar en livränta å allenast 1,142 kronor årligen, under det att c:a 35,000 kronor erfordras för den i nämnda lag stadgade högsta årliga livräntan av 2,000 kronor.

Med hänsyn härtill torde maximiersättningen enligt trafikförsäkringslagen böra bestämmas till ovan angivet belopp, kronor 35,000:—.

Beträffande skaderegleringen enligt trafikförsäkringslagen skall den i försäkringen eventuellt deltagande statsanstalten naturligtvis icke skaffa sig en dyrbar och vittförgrenad agentorganisation. En sådan är fullständigt överflödigt vid den automatiska försäkring i riksförsäkringsanstalten, som här förordas.

Vid den lokala skadereglering, som torde bli erforderlig enligt trafikförsäkringslagen, torde riksförsäkringsanstalten i stor utsträckning kunna utnyttja sin nuvarande ombudskår och i detta avseende vara minst lika skickad för uppgiften som enskilda försäkringsanstalter.

Skaderegleringen över huvud enligt trafikförsäkringslagen torde nämligen ej vara av den synnerligen krävande art, som propositionen synes vilja göra gällande, då i denna framhålles det stora förtroende allmänheten torde hysa till de enskilda bolagens förmåga att snabbt och liberalt reglera framställda skadeståndsanspråk.

Denna reglering består nämligen ofta nog i en slags auktion, där försäkringstagaren begär så mycket som möjligt och bolagets skadereglerare vill giva så litet som möjligt. Är då försäkringstagaren av den klass, låt säga en större godsägare, som har sin levande besättning, sina döda inventarier, sin skörd och sin egendoms byggnader försäkrade i samma bolag som sin automobil, kan

han — fallet är hämtat ur erfarenheten — med hot om utträde ur bolaget med alla sina försäkringsobjekt framtvinga en för sig ytterst gynnsam skadereglering, vars orättmätighet får betalas av de övriga försäkringstagare, som icke hava möjlighet att på så sätt pressa försäkringsgivaren.

Framhållas må även, att inom riksförsäkringsanstalten finnes en försäkrings-tekniskt, administrativt och i skaderegleringshänseende vältränad och förtjänt tjänstemannakår, vars erfarenheter på olycksfallsförsäkringens i vissa avseenden närbesläktade område skulle tillföra den nya försäkringen en stor fond av stabilitet, förtroende och möjligheter att föra denna försäkring fram mot en lugn och önskad utveckling.

Det har från flera håll gjorts gällande, att riksförsäkringsanstaltens deltagande allenast i ansvarsförsäkringen skulle kunna medföra en s. k. premiedumping från de konkurrerande bolag, vilka täcka även andra grenar av automobilförsäkring. Kostnaderna för ansvarsförsäkringen menar man komme att i möjligaste mån påföras de övriga grenarna, medan ansvarsförsäkringen belastas med en så ringa kostnad, att möjlighet till konkurrens för statsanstalten uteslutes.

Bortsett från, att i dylika fall försäkringsinspektionen torde jämlikt gällande övervakningsbestämmelser komma att ingripa, bör denna risk icke överdrivas, men får, i den mån den finnes, tagas. Själva antagandet vittnar just icke om någon tilltro till de privata försäkringsanstalternas lojalitet.

Slutligen må ifråga om förvaltningskostnaderna framhållas, att erfarenheten från den sociala olycksfallsförsäkringens område visar, att konkurrens med statsdrift är ägnad att driva ned förvaltningskostnaderna för den enskilda verksamheten.

I det utlåtande från riksförsäkringsanstalten, som vidfogats propositionen, förefinnes en P. M. rörande kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen. Denna innehåller bl. a. en översikt beträffande automobilförsäkringen i Sverige för sådana bolag, som hava behandlat automobilförsäkringen såsom en särskild försäkringsgren.

För åren 1918—1926 meddelas följande siffror:

Premieinkomst .....	kr. 24,227,404: —
Utgifter för försäkringsfall ...	„ 12,267,710: —
Förvaltningskostnad .....	„ 10,203,051: —
Överskott .....	„ 1,754,643: —

Utgifterna för försäkringsfall, däri ingå jämväl skaderegleringskostnader, uppgå sålunda till 51 %, förvaltningskostnader till 42 % och vinsten till 7 % av premierna.

Enligt uppgift i propositionen, sid. 17, uppgår för år 1927 utgifterna för försäkringsfall, förvaltningskostnader och vinst till resp. kronor 4,252,241: 63, 2,667,878: 84 och 315,821: 49 eller i förhållande till premieinkomsten resp. 59, 37 och 4 %.

De anförda siffrorna visa, att förvaltningskostnaderna utgöra mycket höga belopp.

Riksförsäkringsanstalten beräknar anstaltens förvaltningskostnader för trafikförsäkringen vid statsmonopol till c:a 1 miljon kronor å en premieinkomst av c:a 10 miljoner eller endast ungefär 10 % å premierna.

Ehuru en obligatorisk försäkring sannolikt kommer att nedbringa förvaltningskostnaderna, tyda dock de ovan anförda siffrorna på att förvaltningskostnaderna inom den enskilda trafikförsäkringen skulle bli högst betydande. Den möjlighet till deras sänkning och därmed till sänkning av premierna, som statens inkoppling såsom automatisk bärare av försäkringen otvivelaktigt skulle medföra, bör därför tillvaratagas.

Genom frånvaron av en kostsam agentorganisation, genom att vinstmarginalen bortelimineras och genom att olycksfallsförsäkringsfonden mot av Kungl. Maj:t fastställd ränta av sina överskottsmedel (f. n. c:a 4,000,000 kronor) utlånar för trafikförsäkringens bedrivande erforderligt kapital, samt därest förvaltningskostnaderna inarbetas i trafikförsäkringspremierna, vinnas för statens vidkommande de garantier, som den måste kräva utan någon som helst kostnad för statsverket, för de avgiftspliktiga de tänkbarast låga premier och för de ersättningsberättigade förtroendefull visshet, att ersättningsbestämningen kommer att ske sakligt, objektivt och under tjänstemannaansvar.

Då trots riksdagens hållning regeringen icke — såsom förut framhållits — inarbetat en statsanstalt i förslaget såsom bärare av försäkringen, föreslås här nedan en sådan revision av lagtexten i propositionen, som kräves för att riksförsäkringsanstalten skall införas såsom automatisk försäkringsgivare.

Det är självfallet, att stora svårigheter erbjuda sig för en enskild motionär att åstadkomma en fullt tillfredsställande lagtext. Därför torde det ej anses förmätet att hemställa, att lagutskottet, därest utskottet gillar den i motionen framförda tankegången, föranstaltar om den omredigering i det av mig framlagda förslaget, som kan finnas erforderlig.

Då mitt förslag icke känner möjligheten av utländsk försäkringsinrättning såsom bärare av försäkringen, förfaller givetvis det i propositionen omnämnda förslaget till ändring av 4, 5 och 10 §§ i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.

Med hänvisning till vad jag här ovan anført hemställes om avslag å i Kungl. Maj:ts proposition, nr 99, omförmålt förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon, och får jag vördsamt föreslå riksdagen till antagande följande förslag till

**Lag**  
**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).

Innehåller 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 hjälmotor, för vilken registreringsplikt icke förefinnes, ej heller å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

## 3 §.

Trafikförsäkring å motorfordon skall dels för dem, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

Utän särskilt åtagande är ock försäkringsgivaren ansvarig såväl i anledning av skada å egendom, som med fordonet befordras, som ock i anledning av skada å person, även om försäkringstagaren ej 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 §.

Motorfordon, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket, så framt försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen med-

delar, förbundet sig att emot en var, som i följd av trafiken är berättigad till skadestånd, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

#### 6 §.

Trafikförsäkringen äger rum i riksförsäkringsanstalten, därest ej försäkring tecknats i försäkringsanstalt, som erhållit Konungens tillstånd att meddela sådan försäkring.

Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, 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 yrkesgrupp eller äro bosatta inom visst område, skola erhålla försäkring hos anstalten.

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

#### 7 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhopa 120,000 kronor i anledning av personskada med begränsning till 35,000 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 Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person.

#### 8 §.

Svenskt försäkringsbolag, som icke äger bibehålla ansvarighet för livränta, skall fullgöra skyldighet på grund av trafikförsäkring att utgiva livränta genom köp av sådan ränta hos riksförsäkringsanstalten.

#### 9 §.

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

Innan försäkringsanstalt beviljar sådant utbyte, skall anstalten inhämta riksförsäkringsanstaltens godkännande.

#### § 10.

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, nedsatt till det belopp, som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

## 11 §.

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.

## 12 §.

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.

## 13 §.

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 däri genom överskrides.

Utän 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.

## 14 §.

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

## 15 §.

I den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot 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.

#### 16 §.

Kan, då skada timat i följd av trafik med motorfordon, ej utrönas genom vilket fordon skadan uppkommit, vare samtliga de försäkringsanstalter, där de i skadan inblandade fordonen äro försäkrade, en för alla och alla för en ansvariga gent emot den, som lidit skada.

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 emot den, som är för skadan ansvarig.

#### 17 §.

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 16 § 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 16 § omförmälda anstalter förlustig.

#### 18 §.

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

#### 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, fällas 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.

21 §.

Konungen äger att vid meddelande av tillstånd åt försäkringsanstalt att driva trafikförsäkringsrörelse 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, ävensom utfärda de närmare bestämmelser, som kunna befinnas erforderliga beträffande såväl dylika anstalters som riksförsäkringsanstaltens handhavande av trafikförsäkring.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1930.

Stockholm den 25 februari 1929.

*Gustav Möller.*

---