

Nr 99.

*Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om trafikförsäkring
å motorfordon m. m.; given Stockholms slott den 15
februari 1929.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon;
- 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik;
- 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal; och
- 4) lag om ändrad lydelse av 4, 5 och 10 §§ lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Georg Bismark.

F ö r s l a g
till
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 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, 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 §.

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

6 §.

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. 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 §.

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 fastställas 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.

8 §.

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.

9 §.

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

10 §.

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.

11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa etthundratjugu tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugu tusen kronor för varje skadad eller död 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 död person.

12 §.

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.

13 §.

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 försäkringsinspektionens godkännande.

14 §.

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.

15 §.

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 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.

16 §.

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.

17 §.

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.

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.

18 §.

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 myndig-

het 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.

19 §.

Försäkringsgivaren må ej i vidare mån än som följer av 18 § till befrielse från ansvarighet gentemot den, som lidit skada, åberopa omständighet, som beror av annan än denne.

20 §.

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.

21 §.

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.

22 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 21 § 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. För-

sittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 21 § omnämnda anstalter förlustig.

23 §.

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

24 §.

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 kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes, straffes med böter, högst fem hundra kronor.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 10 § sägs, vare straffet böter, högst fem hundra kronor.

25 §.

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.

26 §.

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.

27 §.

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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929. Intill den 1 januari 1930 må dock motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes och skall förty 21 § 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 1931, varde i fall som i 21 § avses ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

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

Häri genom 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, där om är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

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

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

Ä 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 juli 1929.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 4, 5 och 10 §§ lagen den 24 juli 1903 (nr 94 s. 61)
om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i
riket.

Härigenom förordnas, att 4, 5 och 10 §§ i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket, av vilka lagrum 4 § ändrats genom lagen den 30 juni 1916 (nr 317), skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

4 §.

Innan utländsk försäkringsanstalt må börja drivandet av försäkringsrörelse här i riket, skall i fråga om annan försäkring än trafikförsäkring tillstånd där- till förvärfvas av försäkringsinspektionen. Angående Konungens tillstånd för drivande av trafikförsäkringsrörelse gäller vad därom är särskilt stadgat.

Ansökning om tillstånd, vilken, då den avser trafikförsäkring, skall vara ställd till Konungen, skall ingivas till försäkringsinspektionen och vara åtföljd av:

- 1) handlingar — — — — — 2 §;
- 2) det — — — — — exemplar;
- 3) uppgift — — — — — verksamhet;
- 4) bevis att anstalten i sitt hemland med laga rätt driver sådan försäkringsrörelse, som är i fråga, jämte behörigen styrkt uppgift om den tid, varunder anstalten i hemlandet drivit sådan försäkringsrörelse, och om anmärkningar, som av myndigheterna därstädes under de sista tre åren må hava framställts emot anstaltens verksamhet, ävensom anstaltens förvaltnings- och revisionsberättelse för vart och ett av de tio sista åren, därest anstalten så länge varit i verksamhet, dock skall, då fråga är om trafikförsäkring, i stället för bevis, som nu sagts, företes bevis att anstalten äger i hemlandet driva automobilförsäkringsrörelse;
- 5) fullmakt — — — — — svara;
- 6) skriftligt — — — — — anstalten;
- 7) skriftlig — — — — — avgörande;
- 8) behörigt — — — — — lagar;
- 9) bevis att anstalten, för ändamål, som i 9 § sägs, samt på sätt och under villkor, som av försäkringsinspektionen godkännas, i riksbanken nedsatt, i obligationer, utfärdade av svenska staten, ett belopp av etthundra tusen kronor för

livförsäkring, samma belopp för brandförsäkring eller för sjöförsäkring, ett belopp av tvåhundra tusen kronor för trafikförsäkring och ett belopp av femtio tusen kronor för varje annat slag av försäkring.

Med — — — — kapitalförsäkring.

5 §.

Finnes generalagenten behörig enligt 2 § och äro de enligt 4 § ingivna handlingar jämväl i övrigt av föreskriven beskaffenhet, meddele försäkringsinspektionen, då fråga är om annan försäkring än trafikförsäkring, anstalten tillstånd att här i riket driva rörelsen; dock skall sådant tillstånd vägras, därest grunderna för anstaltens verksamhet finnas vila på ett system, som uppenbarligen är av beskaffenhet att ej medgiva en betryggande försäkringsverksamhet, eller med hänsyn till innehållet av de i 4 § omförmälda handlingar sådana försäkringsverksamhet uppenbarligen icke är att förvänta.

Sökes tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse, skall försäkringsinspektionen med eget yttrande överlämna ärendet till Konungen.

Meddelas tillstånd, skall försäkringsinspektionen, evad tillståndet givits av försäkringsinspektionen eller Konungen, låta i allmänna tidningarna införa tillkännagivande härom jämte fullmakten eller, där den är på främmande språk avfattad, svensk översättning därav.

10 §.

Sker avvikelse från denna lag eller inträder förändring i de förhållanden, som voro bestämmande för meddelande av tillstånd att här i riket driva försäkringsrörelsen, ankomme på försäkringsinspektionen eller beträffande trafikförsäkring på Konungen att återkalla det meddelade tillståndet.

Återkallas tillstånd, låte försäkringsinspektionen, evad tillståndet återkallats av försäkringsinspektionen eller Konungen, ofördröjligen införa tillkännagivande därom i allmänna tidningarna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 25 januari 1929.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGEB, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för social-, kommunikations- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bissmark, fråga om obligatorisk ansvarighetsförsäkring å motorfordon samt anför:

»I proposition nr 201 förelade Kungl. Maj:t 1928 års riksdag förslag till lagar dels om trafikförsäkring å motorfordon dels om ändring i lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och dels om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal.

*Proposition
till 1928 års
riksdag.*

Första lagutskottet hemställde i utlåtande nr 42, att propositionen icke måtte av riksdagen bifallas. Till utlåtandet anmäldes reservation av herr Anderson i Hägelåkra jämte fem andra ledamöter av utskottet under yrkande om bifall till propositionen med allenast den ändring, att ett stadgande i förslaget till lag om trafikförsäkring (18 §) skulle erhålla viss annan avfattning än propositionen utvisade.

Utskottets hemställan godkändes av andra kammaren, varemot första kammaren anslöt sig till reservationen efter votering med 53 röster mot 36, vilka avgåvos för bifall till utskottets hemställan. I skrivelse nr 322 anmälde där- efter riksdagen, att i anseende till kamrarnas skiljaktiga beslut frågan förfallit.

Beträffande innehållet av Kungl. Maj:ts förslag tillåter jag mig hänvisa till propositionen jämte därvid fogat betänkande av särskilda sakkunniga inom justitiedepartementet.

Första lagutskottet anförde i sitt utlåtande huvudsakligen följande:

Då den föreslagna försäkringen vore av obligatorisk karaktär, måste staten i möjligaste mån tillse, att å de försäkringspliktiga icke lades andra utgifter än sådana, som vore erforderliga för att täcka oundgängligen nödiga kostnader för försäkringen. Sett ur denna synpunkt lämnade förslaget rum för allvarliga erinringar. Någon utredning om försäkringens bedrivande av riksförsäkringsanstalten hade icke verkställts, och för utskottet vore det följaktligen icke möjligt att därom framlägga förslag. Den brist, som i detta avseende vidlåde propositionen, syntes så mycket betänkligare, som propositionen enligt ut-

*Första lag-
utskottet.*

skottets mening icke på annat sätt tillräckligt sörjt för att försäkringstagarna icke bleve betungade med onödiga utgifter. De villkor för rörelsens utövande, som vore avsedda att fästas vid beviljat tillstånd till försäkringens bedrivande, vore icke reglerade i lagen utan denna fråga vore helt överlämnad åt Konungens avgörande. Enligt utskottets mening hade i lagen bort meddelas närmare bestämmelser om de villkor, varunder enskild försäkringsanstalt skulle äga bedriva trafikförsäkringsrörelse; särskilt borde där stadgas skyldighet att till försäkringsinspektionen lämna uppgift å premier, skadeersättningar och kostnader. Vidare borde såvitt möjligt föreskrifter där givas i syfte att begränsa storleken av den vinst, som en försäkringsanstalt finge tillgodogöra sig å trafikförsäkringsrörelsen. Önskvärt syntes ock vara, att försäkringsanstalts omkostnader för denna verksamhet på ett eller annat sätt i lagen begränsades.

Vad sålunda av utskottet erinrats hade närmast föranletts av hänsyn till att försäkringstagarna icke finge påläggas för höga avgifter. Men även med avseende å skaderegleringens handhavande kunde det ifrågasättas, huruvida den kontroll, som förslaget erbjöde, vore tillräcklig. Det syntes utskottet, som om i lagen bort meddelas närmare bestämmelser i syfte att vinna garanti för att skaderegleringen skedde på ett nöjaktigt sätt. Särskilt åsyftade utskottet sådana fall, då skada å person medfört fullständig eller högre grad av arbetsförmåga. Bland annat syntes bestämmelser vara önskvärda rörande frågan om rätt att utbyta eventuellt utdömd livränta mot kapital. Möjligen kunde det vara tillräckligt att i lagen stadga, att utbyte av livränta eller del därav ej finge ske utan synnerliga skäl. För att vinna kontroll å bestämmelsens efterlevnad kunde föreskrivas skyldighet att till försäkringsinspektionen lämna uppgift å de fall, då utbyte ägt rum.

På grund av de brister som vidlåde förslaget funne utskottet sig nödsakat att avstyrka förslagets upphöjande till lag. Med hänsyn till behovet av en lagstiftning på detta område ville utskottet emellertid betona önskvärdheten av att den ytterligare utredning i ämnet, som vore erforderlig, måtte bedrivas så skyndsamt, att förslag skulle kunna framläggas redan i början av nästkommande riksdag.

Vid den blivande utredningen syntes jämväl böra komma under överbäggande möjligheten att utvidga försäkringsgivarens ansvarighet. Särskilt förefölle det utskottet önskvärt, att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen. De av riksförsäkringsanstalten i dess yttrande över det ursprungliga lagutkastet ävensom i motioner vid 1928 års riksdag framställda förslag om höjning av de i 7 § stadgade försäkringsbeloppen för skadad eller dödad person från 20,000 till 35,000 kronor och om borttagande av den i samma paragraf föreskrivna begränsningen av skadeståndet, 60,000 kronor, syntes utskottet ock förtjänta av beaktande, såvida icke en dylik förändring skulle befinnas medföra, att premierna måste höjas till högre belopp än vad som lämpligen kunde ifrågasättas.

*Fortsatt
utredning.*

I skrivelse den 14 juni 1928 har Kungl. Maj:t anbefallt riksförsäkringsanstalten att inkomma med utredning dels huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse i enlighet med Kungl. Maj:ts förenämnda proposition till riksdagen kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten — antingen ensam eller vid sidan av enskilda försäkringsanstalter — dels ock rörande de förändringar i anstaltens organisation och personalbehov samt de kostnadsökningar, som kunde bliva erforderliga, därest nämnda rörelse skulle bedrivas av anstalten.

För utredning i vissa andra avseenden har jag, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, såsom sakkunnig inom departementet tillkallat överdirektören och chefen för försäkringsinspektionen P. J. G. Laurin.

Sedan den ytterligare utredning, som sålunda anordnats, blivit slutförd, hava lagförslagen undergått överarbetning inom justitiedepartementet. Då det härvid visat sig erforderligt, att i fråga om utländska försäkringsanstalter, som önska upptaga trafikförsäkringsrörelse, meddela vissa särskilda föreskrifter, vilka lämpligen böra få sin plats i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket, har jämväl upprättats förslag till lag om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ i sagda lag. Jag anhåller nu att få underställa denna lagstiftningsfråga Kungl. Maj:ts förnyade prövning.

Riksförsäkringsanstalten har den 1 oktober 1928 avgivit utlåtande, vilket torde få såsom bilaga åtfölja detta protokoll (*bil. A*).

Utlåtandet utmynnar icke i bestämt till- eller avstyrkande av trafikförsäkringsrörelsens bedrivande av anstalten. Det innefattar allenast ett åberopande av skäl för och emot denna försäkringsgrens upptagande såsom statsverksamhet samt redogörelse för det sätt, varpå en sådan verksamhet under olika förutsättningar borde organiseras, med tillhörande kostnadsberäkningar. En av anstaltens ledamöter har i särskilt yttrande på anförda skäl avstyrkt, att handhavande av trafikförsäkringen förläggas till anstalten.

Riksförsäkringsanstalten uppställer först frågan, i vad mån den erfarenhet, som vunnits under anstaltens hittillsvarande verksamhet, skulle kunna nyttiggöras för trafikförsäkringen. I avseende härå erinras, att inom olycksfallsförsäkringen rätten till ersättning kan i det långt övervägande antalet fall anses klar i och med att olycksfallet anmälts av arbetsgivaren, men att däremot inom trafikförsäkringen praktiskt taget samtliga fall kräva en särskild prövning av frågan om rätten till ersättning. Vidare framhålles, att beträffande sakskaderegleringen icke föreligga några beröringspunkter med anstaltens nuvarande verksamhet. I fråga om personskador skulle däremot den inom riksförsäkringsanstalten vunna erfarenheten uppenbarligen kunna vara av stort värde för handläggning av motsvarande arbetsuppgifter inom trafikförsäkringen. Men samtidigt påpekas, att medan inom olycksfallsförsäkringen ersättningsbeloppen, exempelvis vid invaliditetsfall, äro givna, så snart man känner invaliditetsgrad och arbetsförtjänst, i fråga om trafikförsäkring hänsyn måste tagas även till andra omständigheter, såsom graden av vållande, sveda och värk m. m., varjämte bestämmandet av skadeersättning ej sällan torde framgå såsom resultat av underhandlingar med den skadade och på grundval av dessa träffad överenskommelse — en form för ersättningens bestämmande, som är helt olika den, vilken tillämpas inom olycksfallsförsäkringen.

Vidkommande därefter frågan om de olika former, under vilka anstalten kan tänkas medverka till försäkringens genomförande, framhåller anstalten beträffande till en början det i remisskrivelsen först nämnda alternativet — trafikförsäkringens omhändertvande av anstalten ensam — huvudsakligen: Kostna-

Riksförsäkringsanstalten.

derna skulle minska därigenom, att samtliga anskaffnings- och konkurrens-kostnader bortfölla och uppbörd av försäkringsavgifterna kunde ske i samband med uppbörd av automobilskatten. Trygghet vunnes för en tillfredsställande premiesättning, varjämte möjlighet bereddes till en enhetlig skadereglering. Emellertid utgjorde ansvarighetsförsäkringen endast en del av s. k. fullständig bilförsäkring, vilken omfattade även vagnskade-, brand- och stöldförsäkring. En utbrytning av ansvarighetsförsäkringen skulle alltså medföra, att försäkringstagaren vid skadefalls inträffande hade att vända sig till olika försäkringsinrättningar. Skador genom kollision mellan två bilar komme ej sällan att behandlas av tre olika försäkringsinrättningar — riksförsäkringsanstalten och två privata bolag. Följden härav bleve en viss omgång och högre regleringskostnad. Därtill komme, att de enskilda försäkringsanstalterna, i syfte att i görligaste mån undvika de ofta mycket vidlyftiga utredningsarbetena huruvida eller i vad mån vid kollision någon kunde göras ansvarig för skada å bilarna, träffat en s. k. kollisionsöverenskommelse, innebärande att ersättning för dylik skada intill visst belopp lika fördelas mellan vederbörande bolag. Då riksförsäkringsanstalten icke komme att delta i vagnskadeförsäkring och förty svårigen kunde ansluta sig till en överenskommelse av denna art, skulle de enskilda försäkringsbolagen bliva ekonomiskt intresserade av att skadan hänfördes, i stället för till vagnskadeförsäkringen, till trafikförsäkringen och följaktligen skulle ersättas av monopolanstalten. Ett motsatsförhållande av denna art vore icke ägnat att bidra till en lugn utveckling av den nya försäkringsformen. Slutligen torde, då ansvarighetsförsäkring hittills i ej ringa utsträckning bedrivits av enskilda försäkringsanstalter, det kunna befaras att krav på ersättning av statsmedel till dessa anstalter komme att framställas.

Vad därefter anginge det andra i remisskrivelsen ifrågasatta alternativet, nämligen riksförsäkringsanstalten jämte enskilda försäkringsanstalter såsom bärare av trafikförsäkringen, kunde man tänka sig antingen riksförsäkringsanstaltens jämställande med de enskilda anstalterna i så måtto, att försäkring i anstalten gällde endast för såvitt avtal härom träffats, eller ock ett system med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten, därest avtal icke träffats med enskild försäkringsanstalt. Det först antydda systemet kunde riksförsäkringsanstalten så mycket mindre förorda, som dess genomförande förutsatte, att anstalten förvärvade en särskild agentorganisation för anskaffning av försäkringar. De ombud, som anstalten för närvarande förfogade över, vore i ett ej ringa antal fall mindre lämpade för en verksamhet av nu ifrågavarande slag. Vad åter anginge systemet med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknats, hade detta system i viss mån sin motsvarighet i den obligatoriska olycksfallsförsäkringens nuvarande organisation. Beträffande denna organisationsform, tillämpad på en trafikförsäkring av föreslagen art, kunde i viss utsträckning samma synpunkter anföras som framhållits rörande en monopoliserad försäkring. För att emellertid beträffande premiesättning och skadereglering samma fördelar skulle kunna vinnas torde det bliva nödvändigt träffa vissa anordningar i syfte att garantera tillämpning av likartade principer i förevarande avseenden

inom de olika försäkringsanstalterna. Härvid syntes kunna tagas under övervägande en anordning, varigenom alla frågor om ersättningsbelopp vid invaliditet eller till de efterlevande vid den skadades död skulle hänskjutas till en av Kungl. Maj:ts utsedd skaderegleringsnämnd, sammansatt bland annat av representanter från riksförsäkringsanstalten och de enskilda försäkringsanstalterna.

I samband med den föreliggande undersökningen har riksförsäkringsanstalten även sökt verkställa en beräkning av de kostnader, som införande av obligatorisk trafikförsäkring kunde väntas medföra, vilken uppgift emellertid visat sig förknippad med betydande och på vissa punkter oöverkomliga svårigheter, varför det endast varit möjligt för anstalten att bilda sig en ytterst ofullständig uppfattning om storleksordningen av den sannolika försäkringskostnaden. Av en vid utlåtandet fogad bilaga framgår, att anstalten ansett sig böra räkna med i runt tal 200,000 registrerade motorfordon den 1 januari 1930, att med utgångspunkt från detta fordonsbestånd det årliga antalet skador, för vilka prövning av rätten till ersättning väntades bli erforderlig, kunde beräknas till omkring 50,000, samt att den sammanlagda årliga försäkringskostnaden icke kunde närmare angivas än att den sannolikt icke komme att understiga 10 miljoner kronor och ej heller överstiga 15 miljoner kronor. Till jämförelse med dessa kostnadssiffror nämner anstalten, att med utgångspunkt från samma fordonsbestånd och med användning av de premier, som automobiltarifföreningen i regel tillämpade vid femårsförsäkring för enbart ansvarighetsförsäkring med samma försäkringsbelopp som föreslagits, den sammanlagda premiesumman skulle uppgå till 15.9 miljoner.

Reservanten inom riksförsäkringsanstalten framhåller i sitt avstyrkande yttrande bland annat vissa principiella betänkligheter mot riksförsäkringsanstaltens bedrivande av trafikförsäkring. Han påpekar sålunda, att frågan, huruvida och i vad mån ersättning bör utgå, antagligen jämförelsevis ofta komme att dragas under domstols prövning, därvid statens privata intresse såsom representant för enskilda ägare av motorfordon komme att ställas gentemot statens allmänna intresse av gällande trafikföreskrifters efterlevnad och beivrande av förseelser mot dem, likasom givetvis gentemot ersättningsanspråk från den som lidit kroppsskada. För riksförsäkringsanstaltens ställning och arbetsuppgifter på den sociala försäkringens område likasom för det förtroende, varav den därvid vore i stort behov, kunde det medföra menliga följder att under de omständigheter och i den omfattning, varom här vore fråga, inträda i sådan partställning, som kunde befaras bli nödvändig.

Med anledning av riksförsäkringsanstaltens utlåtande hava till justitiedepartementet ingivits särskilda framställningar från dels Kungl. Automobilklubben och Motormännens Riksförbund dels ock 28 försäkringsbolag, som driva automobilförsäkring.

Motororganisationerna förklara, under åberopande av sin underdåniga skrivelse den 11 juni 1926, att om riksförsäkringsanstalten skall driva trafikför-

*Yttranden
i anl. av riks-
försäkr. anst:s
utlåtande.*

*Motororga-
nisationerna.*

säkring, den enda tänkbara formen syntes dem vara, att anstalten dreve rörelsen jämsides med andra försäkringsföretag.

Skadeståndsfrågans läggande »efter samma linjer som vanlig olycksfallsförsäkring» skulle, enligt motororganisationernas förmenande, förutsätta en genomgripande förändring av nu gällande ansvarighetslag, vartill komme, att trafikförsäkringen måste högst betydligt fördyras, om den skadade skulle erhålla skadestånd utan hänsyn till vem som vållat skadan.

Därest alla frågor om ersättningsbelopp vid invaliditet eller till de efterlevande vid dödsfall skulle hänskjutas till en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd, komme detta att menligt inverka på det hastiga, definitiva avgörande, som så ofta vore högligen önskvärt. Om emellertid en sådan nämnd ansåges önskelig, måste den erhålla befogenhet att handla lika snabbt och efter samma enkla former som nu. Motororganisationerna förutsatte dock, att anordningen ej avsåge att förtaga ersättningssökanden rätten att på rättslig väg få sina anspråk prövade.

Att den av riksförsäkringsanstalten ifrågasatta anordningen — automobilskattens och premiens betalande samtidigt och med hela beloppet på en gång — innebure en administrativ vinst, uppskattade motororganisationerna till fullo, men den vore i onödan högeligen betungande. Automobilskattens erläggande på en gång vore för mängden betungande, varför fråga uppstått, om den ej kunde få erläggas kvartalsvis. Av samma skäl hade de privata bolagen ordnat försäkring mot kvartalspremier.

Riksförsäkringsanstalten hade icke inlåtit sig på frågan, huru utländska automobilister skulle erhålla trafikförsäkring. I den proposition, som förelades 1928 års riksdag, hade denna fråga fått en synnerligen lycklig lösning.

Allmänheten hade vant sig vid att i ett sammanhang ordna alla sina med automobilismen sammanhängande försäkringar, såsom ansvarighets-, brand-, vagnskade-, stödförsäkring m. m. En genom lagstiftning framtvungad ändring i detta förhållande skulle innebära en kännbar olägenhet för försäkringstagaren.

Om riksförsäkringsanstalten upptog trafikförsäkring vid sidan av de enskilda bolagen, vore, enligt motororganisationernas åsikt, ingen annan premie-reglerande kontroll från statens sida erforderlig. Skulle däremot trafikförsäkringen ensamt handhavas av de enskilda bolagen, torde den av riksförsäkringsanstalten föreslagna kontrollen från försäkringsinspektionens sida vara fullt tillfredsställande.

Försäkringsanstalterna.

Försäkringsanstalterna uttala sig i samma riktning som motororganisationerna. Erkännande gives åt riksförsäkringsanstaltens opartiska prövning och utredning av en statsanstalts förutsättningar att tjäna som organ för den obligatoriska trafikförsäkringen, men mot det sätt, varpå anstalten ansett trafikförsäkringsrörelsen bära ordnas, ifall sådan skall idkas av anstalten, göra bolagen erinringar av huvudsakligen samma innebörd som motororganisationerna. Särskilt anses anstaltens kostnadsberäkningar väl optimistiska.

Rörande den av lagutskottet ifrågasatta utvidgningen av trafikförsäkringens omfattning framhålla försäkringsbolagen dels att en utvidgning till ren olycksfallsförsäkring — fränsett de allvarliga erinringar, som av principiella skäl kunde göras mot att på detta speciella område införa obligatorisk olycksfallsförsäkring — skulle medföra icke oväsentlig premieförhöjning, dels att en ökning av försäkringssumman per skadad eller död person från 20,000 till 35,000 kronor, vilken öknings inverkan på skaderesultatet vore svårbedömligt, för närvarande sannolikt skulle medföra c:a 20 % premieförhöjning och dels att borttagandet av begränsningen av försäkringssumman vid katastrof — ur premiesynpunkt svårbedömligt — måste medföra premieförhöjning, i vissa fall, såsom t. ex. för omnibussar, avsevärd.

Överdirektör Laurin har till mig inkommit med förslag till kungörelse med särskilda föreskrifter angående tillsyn å försäkringsanstalter, som driva trafikförsäkringsrörelse, med därtill hörande motivering. Förslaget, vilket torde få såsom bilaga fogas till detta protokoll (*bil. B*), kommer jag att i det följande närmare beröra.

Överdirek-
tören Laurin.

Till fullständigande av de utav riksförsäkringsanstalten meddelade statistiska uppgifterna må här nämnas, att antalet registrerade motorfordon, som den 1 januari 1928 utgjorde nära 145,000, under årets tre första kvartal stigit med cirka 31,000 och sålunda den 1 oktober 1928 uppgick till över 175,000, därav cirka 50,000 motoreyklar, att antalet i svenska bolag gällande automobil- och motoreykelförsäkringar, därav åtskilliga avsåge flera än ett fordon, vid 1927 års slut utgjorde omkring 60,000, att med ledning härav och andra kända förhållanden cirka 55—60 procent av samtliga automobiler och cirka 30—40 procent av alla motoreyklar torde kunna beräknas vid samma tid vara försäkrade, samt att för år 1927 de svenska bolagens direkta premieinkomst å automobilförsäkringsrörelsen (ej återförsäkring) med tillägg av 4 procent ränta å försäkringsfonden utgjorde 7,235,941:96 kronor. Utgifterna för försäkringsfall, förvaltningskostnaderna och vinstöverskott uppgingo till respektive 4,252,241:63, 2,667,878:84 och 315,821:49 kronor eller i förhållande till premieinkomsten respektive 59, 37 och 4 procent (jfr bilaga till riksförsäkringsanstaltens utlåtande sid. 35 o. 36).

Vissa statis-
tiska upp-
gifter.

Då fråga uppkommit om trafikförsäkringens handhavande i en eller annan form av staten, har syftet varit — icke att tillföra staten ekonomisk vinst av rörelsen — utan i stället att bereda försäkringstagarna önskvärd trygghet för en skälig premiesättning och försäkringshavarna nödig garanti för en tillfredsställande skadereglering. Kraven härpå i såväl ena som andra hänseendet äro oupplösligen förbundna med genomförandet av en obligatorisk ansvarighetsförsäkring och få icke eftersättas. Härvid gäller det emellertid att tillse, att man i strävandena att tillgodose dessa fordringar icke går så långt, att försäkringen eller dess anordnande ur andra synpunkter icke fyller de krav, som rimligen kunna och böra ställas. De olägenheter härutinnan med ett trafikförsäkringsmonopol för statens räkning, som riksförsäkringsanstalten påpekat, synas mig uppenbara och av beskaffenhet att böra tillmätas den största betydelse, så mycket mer som bilägarna själva, vilka skola bära de med försäkringen förknippade kostnaderna, bestämt påyrka, att det må lämnas dem öppet att taga försäkring jämväl i enskilda anstalter. Men även de av riksförsäkringsanstalten påpekade skälen emot anstaltens deltagande i trafikförsäkringsrörelsen jämsides med de privata bolagen måste anses bärande. Förvisso är det på goda grunder — frånvaron av anskaffningsorganisation — som riksförsäkringsanstalten bestämt avvisar tanken på fri konkurrens mellan anstalten och de enskilda försäkringsinrättningarna i den formen, att bilägaren hade att för avtals träffande hänvända sig till den försäkringsgivare — riksförsäkringsanstalten eller annan — han ansåge för sig lämpligast. Men saknaden av dugliga agenter kan helt säkert visa sig betänklig även vid

Departements-
chefen.

tillämpning av det system, som riksförsäkringsanstalten icke avstyrkt — om ock ej heller tillstyrkt — nämligen automatisk försäkring i anstalten i alla de fall, där avtal icke träffats med någon enskild försäkringsinrättning. Om nämligen bilägarna lämnas utan all direkt påverkan från riksförsäkringsanstaltens sida men så mycket kraftigare bearbetas av de enskilda bolagens agenter, riskerar anstalten att vinna automatisk anslutning endast av mindretalet och därtill de minst önskvärda försäkringstagarna. Den enda utvägen att undvika detta vore att hålla lägre premier än de enskilda bolagen, men att riksförsäkringsanstalten under angivna betingelser, i allt fall med det betydande försprång, de förre redan äga, skulle vara mäktig att igångsätta och fullfölja en premiekonkurrens, lärer väl knappast kunna förväntas, såvida icke staten skulle släppa till därför erforderliga medel. Man må härvid icke förbise, att tvångsförsäkringens genomförande gör det möjligt för de privata försäkringsbolagen att högst väsentligt nedbringa sina förvaltningskostnader — särskilt torde den nu mycket höga anskaffningsprovisionen åt agenterna kunna undergå en betydande reduktion — samt att bolagens konkurrenskraft gentemot staten i samma mån ökas. Man måste härvid även räkna med det större förtroende allmänheten torde hysa till de enskilda bolagens förmåga att snabbt och liberalt reglera framställda skadeståndsanspråk. Om man sålunda måste draga i tvivelsmål riksförsäkringsanstaltens förmåga att genom från anstaltens synpunkt skäligen premier draga till sig en betydande del av försäkringsstocken, är det å andra sidan fara värt, att det automatiska systemet skall föranleda en anhopning hos riksförsäkringsanstalten av de sämsta riskerna — bland annat skulle ju automatiskt övertagas alla försäkringar, som på grund av underlåten premiebetalning förfölle hos de enskilda bolagen. Det är därför icke uteslutet att det automatiska systemet med en i förhållande till riksförsäkringsanstaltens försäkringsstock dyrbar förvaltningsapparat så långt ifrån skulle verka som en regulator å premiesättningen att det fastmera kunde bidra till en höjning av premierna eller i allt fall utgöra ett försvar för deras utgående med förhandenvarande belopp. I detta sammanhang må erinras, att riksförsäkringsanstalten räknat med en ökning av anstaltens förvaltningskostnader vid införandet av automatisk trafikförsäkring på 500,000 kronor, vartill komme kostnaden för länsstyrelsernas ökade arbete. Det torde lätt inses, att det erfordras en betydande försäkringsstock för att dessa utgifter utan alltför kännbara olägenheter skola kunna påföras anstaltens försäkringstagare. Med den automatiska försäkringen hos riksförsäkringsanstalten följer ytterligare, att försäkringen måste tecknas för kalenderår, vilket för försäkringstagaren kommer att medföra mycken olägenhet. Slutligen bör synnerlig vikt fästas vid de principiella betänkligheter mot försäkringens bedrivande överhuvud taget av staten eller statlig anstalt, som reservanten inom riksförsäkringsanstalten framhållit.

Vid beaktande av vad sålunda förekommit har jag funnit starka skäl föreligga att taga under omprövning, huruvida icke sådan kontroll kunde vinnas över de enskilda bolagens premiesättning och skadereglering, att statens övertagande av eller deltagande i trafikförsäkringen kunde undvikas.

Innan jag övergår till behandlingen av denna fråga, vill jag erinra, att i första hand den privata konkurrensen torde erbjuda ett ingalunda föraktligt hinder mot otillbörliga anspråk från en försäkringsgivares sida. Inom automobilförsäkringsbranschen arbeta redan nio ömsesidiga bolag och det finnes all anledning förmoda icke blott att dessa bolag, sedan ansvarighetsförsäkringen gjorts obligatorisk, komma att än ytterligare öka i makt och inflytande utan jämväl att de större motororganisationerna, i vilkas intresse det självfallet ligger att försäkringskostnaderna hållas nere, själva taga hand om sina medlemmars trafikförsäkring, där så skulle anses behöfligt. På andra försäkringsområden har det visat sig, att bolag, grundade på ömsesidighetsprincipen, erbjudit övriga bolag effektiv konkurrens. Jag erinrar om sådana betydande ömsesidiga försäkringsanstalter som Städernas allmänna brandstodsbolag och Allmänna brandförsäkringsverket för byggnader å landet, vilka båda visat sig äga stor konkurrenskraft.

I syfte att underlätta bildandet av ömsesidiga bolag eller aktiebolag med i viss mån begränsat klientel har jag låtit i 5 § 2 stycket i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon intaga en föreskrift, för vars innebörd jag tillåter mig redogöra i detta sammanhang. Enligt förslaget, sådant det förelades 1928 års riksdag, skulle varje trafikförsäkringsanstalt vara skyldig att bevilja trafikförsäkring åt en var, som därom gjorde franställning. Det kan emellertid tänkas, att bilägare, tillhörande en viss yrkesgrupp eller eljest förenade i intressegemenskap av ett eller annat slag, tilltro sig att med hänsyn till personlig kännedom om varandra kunna vinna särskilt låg försäkringskostnad genom att förena sig om bildande av ett endast för dem avsett försäkringsbolag, vare sig ömsesidigt eller grundat på aktier. Detsamma kan tilläventyrs vara förhållandet med invånarna i en viss landsdel eller en viss stad. Mot en sådan anordning synes ej något vara att erinra, om blott den grupp bolaget representerar är tillräckligt stor och bolaget å ena sidan tillhandagår med försäkring en var, som tillhör den ifrågavarande gruppen, så att icke försäkringssökande, som anses mindre önskvärda, hänvisas till andra försäkringsinrättningar, men å andra sidan icke meddelar försäkring åt personer, som stå utanför gruppen. Då emellertid ett ovillkorligt förbud mot vägran av försäkring skulle omöjliggöra så beskaffade sammanslutningar — en bestämmelse i bolagsordningen, att trafikförsäkring endast finge meddelas åt t. ex. droskägare i en större stad eller jordägare i viss landsdel, skulle då såsom stridande mot lag icke kunna av Kungl. Maj:t fastställas — har jag ansett en modifikation i plikten att meddela försäkring böra vidtagas.

Jag övergår nu till den kontroll från statens sida å premiesättning och skadereglering, som synes mig böra komma till stånd, därvid jag först tillåter mig erinra om den i gällande lag om försäkringsrörelse grundläggande bestämmelsen, att bolag icke må driva försäkringsrörelse, med mindre Kungl. Maj:t fastställt dess bolagsordning. För trafikförsäkring skall härutöver enligt förslagets 5 § fordras särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t. Vid bedömande av ansökan om fastställelse å bolagsordning och om tillstånd att driva trafikförsäkring tillkommer det försäkringsinspektionen och i sista hand Kungl. Maj:t

att pröva, huruvida bolaget besitter den ekonomiska styrka, som anses erforderlig. Uppenbarligen är prövningen i detta fall särskilt maktpåliggande med hänsyn därtill att försäkringen är påbjuden företrädesvis till skydd åt personer, som icke äga något inflytande på valet av försäkringsgivare. Vid en tvångsförsäkring måste självfallet tillses, att försäkringsgivaren har en sådan ekonomisk ställning, att han med säkerhet kan förväntas vara i stånd att fullgöra sina förpliktelser. Något hinder att meddela tillståndet allenast på viss tid föreligger icke, ehuru därvid torde få förutsättas, att förnyat tillstånd icke förvägras med mindre allvarliga anmärkningar mot bolagets ekonomi eller skötsel föreligger. Jag lägger sålunda synnerlig vikt vid prövning av frågan om tillståndets meddelande, och har vid sådant förhållande icke ansett erforderligt att, såsom i motiven till det ursprungliga lagförslagets 5 § ifrågasattes, ålägga svenskt försäkringsbolag skyldighet att ställa särskild deposition för trafikförsäkring. Annorlunda ställer sig förhållandet i fråga om utländsk anstalt, som vill driva trafikförsäkringsrörelse, vartill jag återkommer i ett senare sammanhang.

Vidkommande till en början premiesättningen låter det sig, på sätt redan framhölls i motiveringen till fjolårets förslag (s. 32) och av riksförsäkringsanstaltens utredning ytterligare bestyrkts, svårligen göra att nu utan erforderlig statistisk erfarenhet bestämma maximipremier för den nya försäkringsformen. I anslutning till vad riksförsäkringsanstalten anfört, bör premie beräknas till belopp, svarande mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg av belopp motsvarande omkostnaderna för försäkringen, nödig fondbildning och skäligen vinst. Att tillse att denna regel vinner tillämpning vid premiernas fastställande blir för staten en angelägen uppgift. I sista hand torde Kungl. Maj:t böra äga fastställa maximipremier. Stadgande i sådant syfte har jag låtit upptaga i lagförslagets 5 §. Då emellertid detta stadgande, såsom ordalagen angiva, bör komma i tillämpning allenast i den mån så finnes nödigt, erfordras kompletterande bestämmelser, som möjliggöra en kontinuerlig kontroll å premiesättningen med därför grundläggande beräkningar av försäkringsriskens, förvaltningskostnadernas och vinstens storlek. Såsom jag tidigare erinrat, har överdirektören Laurin upprättat ett förslag till sådana bestämmelser, mot vilket jag i sak icke har något att erinra. Då dessa föreskrifter äro av beskaffenhet att böra utfärdas av Kungl. Maj:t, så mycket mer som de kunna behöva jämkas efter sig företeende omständigheter, samt den föreslagna lagen huvudsakligen reglerar förhållandet mellan försäkringstagare och försäkringshavare, å ena, samt försäkringsgivarna, å andra sidan, har det synts mig lämpligt att i lagen (23 §) endast intaga bemyndigande för Kungl. Maj:t att meddela härutinnan erforderliga bestämmelser.

Det upprättade förslaget till administrativa bestämmelser stadgar i § 1 skyldighet för trafikförsäkringsanstalt att meddela försäkringsinspektionen uppgift å sin premietariff. Har anstalten i något enskilt fall funnit sig böra beräkna högre premie, skall inspektionen därom genast underrättas och orsaken till höjningen uppgivas. Tariffens riskklassindelning skall vara anordnad i anslutning till av inspektionen fastställda formulär, så att de olika

anstalternas tariffer bliva jämförbara med varandra. Till en början måste anstalterna uppgöra sina premietariffer på grundval av den erfarenhet, de hava från den nuvarande ansvarighetsförsäkringen. Men i den mån erfarenhet vinnes från trafikförsäkringen, böra tarifferna jämkas. Det är därför av vikt, att denna erfarenhet år från år statistiskt bearbetas av försäkringsinspektionen. Föreskrifter härom givas i § 2. På det att emellertid premietarifferna redan från början må kunna underkastas någon kontroll från försäkringsinspektionens sida är det min avsikt att undersöka huruvida försäkringsanstalterna vid ansökan om tillstånd att driva trafikförsäkring må kunna ingiva erforderliga uppgifter enligt av inspektionen lämnade anvisningar rörande sin ansvarighetsförsäkring beträffande motorfordon för närmast förflutna året. Visserligen innefattar förslaget en utvidgad ansvarighet för försäkringsbolagen men dessa uppgifter torde dock giva ledning vid bedömande av premiernas storlek. Vidare måste försäkringsinspektionen erhålla befogenhet att ingripa mot försäkringsanstalt, vars trafikförsäkringsverksamhet ger anledning till anmärkningar, även om dessa ej äro av den art, att de skulle föranleda ingripande enligt 228 § i lagen om försäkringsrörelse eller 10 § i lagen om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket. Föreskrifter härom givas i § 4. Såsom anledning till ingripande nämnes i första rummet att försäkringsanstalt icke iakttager tillbörlig sparsamhet i fråga om omkostnaderna för rörelsen eller att det sätt, varpå premierna bestämmas, giver anledning till anmärkning. I fråga om omkostnaderna äger försäkringsinspektionen redan enligt gällande lag att infordra alla de upplysningar den önskar. Försäkringsinspektionen torde låta sig angeläget vara att tillse bland annat, att trafikförsäkringen såsom en tvångsförsäkring icke belastas med konkurrens- och onödiga anskaffningskostnader. Meddelar en anstalt även annan försäkring än trafikförsäkring, har försäkringsinspektionen att övervaka, att anstalten ej påför trafikförsäkringen omkostnader, som rätteligen höra till annan försäkring, liksom även att ej inkomster, som böra tillgodoräknas trafikförsäkringen, tillföras annan försäkringsgren. Försäkringsinspektionen bör jämväl hava sin uppmärksamhet på att ej oskäligen del av ersättningar vid kollisionsolyckor påföres trafikförsäkringen och att återförsäkringen ej ordnas på sådant sätt, att oskäligen vinst beredes återförsäkrarna. Försäkringsinspektionen bör sålunda av en anstalt med flera försäkringsgrenar fordra noggrann vinst- och förlusträkning beträffande trafikförsäkringen, så att den vinst, som därå uppkommer, kan konstateras. Befinnes det, att en oskäligen del av denna användes för ändamål, som icke kan godkännas, lär det giva anledning till anmärkning mot anstalten. Att på förhand fixera vissa siffer- eller procentbelopp, som omkostnader och vinst icke må överstiga, låter sig icke göra.

De av mig nu förordade föreskrifterna torde erbjuda erforderlig garanti för att effektiv kontroll kommer att utövas ej mindre över bolagens premiesättning än även över att deras omkostnader och vinst å trafikförsäkringsrörelsen hållas inom tillbörliga gränser. Om denna kontroll genomföres med fast hand, är det min uppfattning, att ur nu berörda synpunkter behovet av statligt in-

gripande genom ett direkt deltagande i själva försäkringsverksamheten icke skall göra sig gällande.

I fråga om skaderegleringen framhöll första lagutskottet såsom en brist hos Kungl. Maj:ts förslag — utom saknaden av garanti mot otillbörligt höga premier — att i lagen icke meddelats närmare bestämmelser i syfte att vinna garanti för att skaderegleringen skedde på ett nöjaktigt sätt, därvid utskottet särskilt åsyftade sådana fall, då skada å person medfört fullständig eller hög grad av invaliditet. Detta uttalande utgår helt säkert från en nära till hans liggande jämförelse med den obligatoriska försäkringen mot olycksfall i arbete, och det kan förefalla önskvärt, att även sådan ersättning för personskada, som skall utgå på grund av trafikförsäkring, bestämmas efter ungefärligen samma grunder som ersättning för olycksfall i arbete. Men olikheten är i själva verket högst väsentlig. Skadereglering enligt 1916 års lag består däri, att försäkringsgivaren enligt vissa i lagen angivna, rätt så detaljerade grunder själv bestämmer den ersättning som skall utgå. Den skadereglering åter, som ifrågakommer för bestämmande av trafikförsäkringsgivares betalningsskyldighet, är allenast en underhandling och ett försök till godvillig uppgörelse mellan två eller rättare tre parter: den skadade, den enligt lag för skadan ansvarige och försäkringsgivaren. Uppnås ej enighet, bestämmas ersättningen av domstol; dess beslut innefattar då den verkliga regleringen av skadan. För domstolen gälla icke och torde, åtminstone icke i föreliggande lagförslag, kunna fastställas andra eller mera detaljerade regler än de, som innefattas i 6 kap. strafflagen och 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Vad angår den särskilt av utskottet beaktade frågan om rätt att utbyta utdömd livränta mot kapital kunna väl de sociala skäl, som kräva lagstadgad olycksfallsförsäkring för lönarbetare, anses berättiga det allmänna att söka övervaka, att olycksfallsersättningen utgår på det sätt och i den form, som staten anser fördelaktigast. Men dessa skäls bärkraft kan näppeligen anses sträcka sig därhän, att den, som lidit skada i följd av trafik med motorfordon, skulle under alla omständigheter betagas rätten att själv bedöma, huruvida det är för honom fördelaktigare att genast utfå ett kapital eller att få sig tillförsäkrad en livränta. Särskilt i de fall, då hans rätt till ersättning överhuvud är omtvistlig, kan det för honom vara av största vikt att kunna förlikningsvis förklara sig nöjd med ett erbjudet kapitalbelopp såsom ersättning i ett för allt och därigenom undvika en rättegång, vars utgång är oviss. Förbises må nu ej, att en försäkringsgivare, som är mindre mån om sitt anseende, kan tänkas missbruka sin ekonomiska ställning till att medelst illojala medel framlocka eller framtvinga en för motparten ofördelaktig uppgörelse i godo. Men att genom generella lagbud förekomma ett sådant beteende låter sig icke göra. Endast för det fall, att genom domstols beslut är fastställt, att skadestånd skall utgå i form av livränta, vilket torde få antagas i allmänhet ej ske i strid med den skadeståndsberättigades önskan, har jag funnit det kunna stadgas förbud för bolaget att utan synnerliga skäl låta den utdömda livräntan utbytas mot livränta för kortare tid eller mot visst kapital, samt föreskrivas skyldighet för bolaget att till utbytet inhämta försäkringsinspektionens godkännande. Föreskrift härom har intagits i förslaget

till administrativa bestämmelser § 3. Men därutöver har i samma förslags § 4 meddelats en generell bestämmelse därom, att skälig anledning till anmärkning mot ett bolags sätt att reglera inträffade skador kan föranleda återkallelse av tillståndet att driva trafikförsäkringsrörelse. Skulle försäkringsinspektionen finna, att en anstalt i ersättning för invaliditet eller dödsfall givit lägre livränta än den skadeståndsberättigade skäligen kunnat göra anspråk på eller engångsbelopp, som icke stått i skäligt förhållande till kapitalvärdet av sådan livränta, lär det detta böra föranleda anmälan mot anstalten och tillståndet eventuellt återkallas.

Med den vidsträckta befogenhet, som sålunda skulle tillkomma försäkringsinspektionen och Kungl. Maj:t, torde tillfredsställande garanti för en nöjaktig skadereglering vinnas och förty ytterligare åtgärder härutinnan från statens sida icke vara erforderliga.

Första lagutskottet ifrågasatte, att försäkringen skulle utsträckas till att omfatta även rena olyckshändelser och sålunda bereda ersättning för skada, som uppkommit genom trafik med motorfordon även om fordonets ägare eller förare ej vore ansvarig för skadan. I likhet med lagutskottet finner jag beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen att omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Jag tänker därvid närmast på sådana, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada. Erfarenheten visar, att användandet av motorfordon, även om det sker med all försiktighet, innebär en fara för andra trafikanter, och från denna synpunkt synes det mindre betänkligt att avvika från den eljest i vår lagstiftning i allmänhet gällande grundsatsen, att skadeståndsplikt förutsätter vållande. Emot att nu utsträcka försäkringen tala emellertid starka skäl. Först och främst synes det betänkligt, att vid åläggandet av nya bördor å motortrafiken göra dessa än tyngre genom att ytterligare utöka försäkringens omfattning. Men därtill kommer en annan omständighet, som högeligen försvårar en utsträckning av försäkringsskyddet i detta sammanhang. Jag syftar på önskvärdenheten, för att icke säga nödvändigheten av att försäkringsgivarens ansvarighet icke göres vidsträcktare än bilägarens. Att förplikta en person att bekosta försäkring mot skada, för vilken han ej är ansvarig, är i stort sett detsamma som att göra honom ansvarig för skadan. En utvidgning av trafikförsäkringsskyddet bör enligt mitt förmenande förknippas med en revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. En dylik revision har också från olika håll påyrkats, men meningarna om riktlinjerna för denna gå alltjämt isär och erforderliga utredningsarbeten, vilka torde komma att beröra skadeståndsrättens centrala delar, hava ännu icke upptagits. Att nu låta en revision av ansvarighetslagen föranleda ytterligare uppskov med förevarande lagstiftningsfråga torde icke böra ifrågakomma. Vid oförmälda revision, som knappast länge låter sig undanskjuta, lär nödig uppmärksamhet komma att ägnas frågan om trafikförsäkringsskyddets utvidgning till rena olyckshändelser.

Av lagutskottet ansågs vidare höjning av försäkringsbeloppen för skadad

eller dödad person från 20,000 till 35,000 kronor och om borttagande av totalbegränsningen, 60,000 kronor, förtjänt av beaktande, såvida icke en dylik förändring skulle befinnas medföra, att premierna måste höjas till högre belopp än vad som lämpligen kunde ifrågasättas. Vidkommande till en början en höjning av förstnämnda belopp skulle denna enligt försäkringsbolagens i det föregående återgivna framställning sannolikt medföra cirka 20 procent premieförhöjning. Utgår man från riks-försäkringsanstaltens kostnadsberäkningar, skulle en ökning av premierna med 20 procent för bilägarna föranleda en sammanlagd merkostnad om 2 à 3 miljoner kronor. Då det i lagförslaget upptagna försäkringsbeloppet 20,000 kronor överensstämmer med det, som allmänt förekommer i den nu brukliga ansvarighetsförsäkringen, och då det synes mig icke tillrådligt att omedelbart vid tvångsförsäkringens införande pålägga motorismen en så väsentligt ökad börda, som det här skulle bliva fråga om, har jag ansett mig icke böra föreslå någon ändring härutinnan.

Vad därefter angår förslaget om totalbegränsningens borttagande föreligger så till vida hinder däremot, som lagen om försäkringsrörelse (4, 121, 140 §§) förutsätter försäkringsbeloppets fixerande. Genom en höjning av det totala maximibeloppet vinnes emellertid det praktiska syftet med förslaget att skälig ersättning beredes vederbörande vid de — låt vara sällsynta — katastrof-skadorna. Mot en sådan höjning föreligga icke samma erinringar som då det gäller försäkringsbeloppet per person. Vid yrkesmässig trafik med omnibus-sar, där katastrofrisken är störst, föreligger redan nu i viss utsträckning ansvarsförsäkring upp till 120,000 kronor och därutöver. Enligt 1928 års förslag hade jämväl beaktats behovet av högre försäkringsbelopp i vissa fall, i det att Kungl. Maj:t tillagts rätt att härom träffa bestämmelser i fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahölles allmänheten, därvid i första hand åsyftats omnibussarna. Beträffande övriga fordon läser vi det förhållande, att återförsäkring i allmänhet tages redan vid risk utöver 25,000 à 30,000 kronor och att denna kan erhållas mot rimlig ersättning, en höjning av totalbegränsningen till förslagsvis 120,000 kronor icke medföra någon avsevärdare ökning av premierna. Vid nämnda förhållande finner jag mig kunna förorda, att totalbegränsningen i fråga om bolagens ersättningsskyldighet för personskador vid ett och samma tillfälle bestämmes till 120,000 kronor med bibehållen rätt för Kungl. Maj:t att föreskriva högre försäkringsbelopp vid yrkesmässig trafik.

I det föregående har jag berört de viktigaste avvikelser, som det nu omarbetade förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon företer i förhållande till fjolårets förslag, nämligen bestämmelserna i 5 § om Kungl. Maj:ts rätt att fastställa maximipremier och om rätt att bilda till viss yrkesgrupp eller visst område begränsade bolag, i 8 § om höjning av det totala ansvarsbeloppet för personskador samt i 23 § om bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda särskilda föreskrifter om vad försäkringsanstalt, som driver trafikförsäkring, har att iakttaga samt om tillsyn å sådana anstalter. I övrigt avviker förslaget i tre särskilda hänseenden, berörande 7, 9 och 20 §§. Härom får jag anföra följande:

Då utländsk försäkringsanstalt, på sätt nedan erinras vid redogörelse för förslaget till ändringar i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket, kan förlora rätten att driva trafikförsäkring även genom beslut av försäkringsinspektionen, har 7 § i förslaget till lag om trafikförsäkring undergått en redaktionell jämkning.

Förslagets 9 § har icke någon motsvarighet i fjolårets förslag. Enligt 3 och 117 §§ i lagen om försäkringsrörelse åligger det bolag, vars rörelse avser livförsäkring — jämlikt 2 § förstås med livförsäkring jämväl livränteförsäkring — att söka Kungl. Maj:ts fastställelse å vissa grunder för försäkringsverksamheten, bland annat för beräkning av premiereserv. Dessa bestämmelser tillämpas även å andra försäkringsbolag, därest deras verksamhet kan medföra förpliktelse att utgiva livränta. För ett trafikförsäkringsbolag kan sådan förpliktelse ofta uppkomma. I dylikt fall inträder vidare skyldighet dels jämlikt 212 § att i balansräkningen såsom skuld upptaga en efter förenämnda grunder beräknad premiereserv (livräntefonden) dels ock att förvara häremot svarande värdehandlingar på sätt i 217 § föreskrives. För trafikförsäkringsbolag med mindre omfattande rörelse torde en sådan anordning kunna ställa sig oläglig. I förslagets 9 § har därför upptagits ett stadgande av innehåll att bolag i stället må fullgöra sin förpliktelse genom köp av livränta hos riksförsäkringsanstalten eller hos behörigt svenskt försäkringsbolag. I fråga om utländsk försäkringsanstalt, som erhållit tillstånd att driva trafikförsäkringsrörelse, har denna inköpsskyldighet gjorts obligatorisk, detta därför att bestämmelserna om avsättande av försäkringsfond och om deposition av motsvarande säkerhetshandlingar icke äga tillämpning å utländska bolag. — Riksförsäkringsanstalten har i särskilt utlåtande förklarat sig icke hava något att erinra mot innehållet i denna paragraf. På sätt anstalten framhållit torde det böra tillkomma Kungl. Maj:t att meddela till äventyrs erforderliga närmare bestämmelser rörande berörda inköp av livränta.

I överensstämmelse med den uppfattning, som uttalades i den vid första lagutskottets utlåtande fogade reservationen, vilken vann första kammarens bifall, har jag ansett bötesstraffet för sådan förseelse, som avses i 20 § 2 stycket, böra utgöra högst femhundra kronor.

Slutligen har föreslagits, att lagen skall träda i kraft den 1 juli 1929, men att försäkringsplikt skall inträda först med ingången av år 1930.

I de båda andra lagförslag, vilka framlades i sammanhang med förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, synes ändring icke påkallad annat än i fråga om tiden för ikraftträdandet.

I fråga om utländska försäkringsanstalters rätt att överhuvud taget driva försäkringsrörelse här i landet gäller enligt lagen den 24 juli 1903, att tillstånd skall sökas hos och prövas av försäkringsinspektionen. Såsom villkor för bifall till sådan ansökan stadgas i 4 §, bland annat, dels att anstalten visar sig i sitt hemland driva sådan försäkringsrörelse som ansökningsen avser, dels ock att anstalten för varje försäkringsgren, som anstalten önskar driva, hos riksbanken nedsatt ett belopp, vilket, om lagen bibehölles oförändrad,

skulle för trafikförsäkring uppgå till 50,000 kronor. Om en utländsk anstalt, som redan driver rörelse inom riket, vill upptaga en ny försäkringsgren, måste den i samma ordning förvärva tillstånd därtill. Men likasom, med hänsyn till den särskilda kontroll trafikförsäkringsrörelsen bör vara underkastad, ett svenskt bolag, vars bolagsordning upptager trafikförsäkring såsom föremål för dess verksamhet, det oaktat måste söka Kungl. Maj:ts tillstånd att meddela trafikförsäkring, likaväl måste en utländsk anstalt begära koncession för trafikförsäkring jämväl hos Kungl. Maj:t. I 10 § i 1903 års lag medgives befogenhet för försäkringsinspektionen att under vissa omständigheter återkalla det anstalten lämnade tillståndet att driva försäkringsrörelse här i landet. I och med detsamma lärer också det tillstånd, bolaget kan hava erhållit av Kungl. Maj:t att driva trafikförsäkringsrörelse, förfalla. Men skulle Kungl. Maj:t återkalla tillståndet att driva trafikförsäkring följer därmed icke utan vidare, att bolaget skulle behöva avbryta även den försäkringsverksamhet i övrigt, som bolaget med försäkringsinspektionens medgivande utövar här i landet.

Till en början har synts mig böra i lagen (5 §) inflyta en erinran om att tillstånd av försäkringsinspektionen för drivande av trafikförsäkringsrörelse ej är tillräckligt utan att tillstånd måste meddelas jämväl av Kungl. Maj:t.

Med den ställning den svenska lagstiftningen intagit gentemot utländska försäkringsanstalter, torde näppeligen kunna ifrågasättas en prövning motsvarande den, som vid fastställande av bolagsordning för svenskt bolag enligt lag skall äga rum. I stället har jag ansett det belopp, som bolaget jämlikt 1903 års lag har att nedsätta, böra höjas till tvåhundrausen kronor och föreslår därför erforderlig ändring i lagens 4 § 9).

För utländsk försäkringsanstalt kan svårighet uppstå att visa, att anstalten i sitt hemland driver rörelse, som motsvarar vad svensk lag menar med trafikförsäkring. Det har därför synts mig lämpligt att vidtaga den ändring i 4 § 4), att bevis om drivande av automobilförsäkringsrörelse är tillfyllest.

I detta sammanhang tillåter jag mig beröra en närliggande fråga. Enligt 3 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon bereder trafikförsäkringen skydd icke blott åt den genom motorfordonet skadade utan i regel också åt försäkringstagaren, det vill i allmänhet säga fordonets ägare. Denne blir sålunda fri från den skadades ersättningsanspråk, dock naturligtvis endast i den mån detta anspråk icke överstiger det belopp, den skadade utfår av försäkringsgivaren, och försäkringsgivaren äger icke att av fordonets ägare söka åter vad försäkringsgivaren fått utgiva till den skadade. Enligt 16 § äger försäkringsgivaren icke heller rätt att av en för skadan ansvarig förare återkräva belopp, som försäkringsgivaren sålunda icke får återfordra av ägaren, såvida icke föraren gjort sig skyldig till förfarande av beskaffenhet, att, om han tagit försäkringen, försäkringsgivaren varit fri från ansvarighet gent emot honom. Undantaget avser sådana fall, då föraren uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vållat skadan. I själva verket skyddar försäkringen alltså även föraren. Han blir fri från sin ansvarighet i samma utsträckning som fordonets ägare. Emellertid har i 4 § bland andra staten undantagits från försäkrings-

plikt, och i den mån statsmyndigheterna begagna sig av denna undantagsföreskrift komma således förare av statsverkets motorfordon i ett väsentligt sämre läge än det stora flertalet andra förare. Redan nu äro statens förare ogynnsammare ställda än förare i enskild tjänst. De senare äro nämligen ofta skyddade genom bilägarnas frivilliga försäkringar. Medan det å ena sidan icke läter vara för staten behöfligt eller lämpligt att mera allmänt försäkra sitt motorfordonsbestånd, synes det å andra sidan skäligt, att staten bereder sina anställda samma skydd, som i regel tillkommer förare i enskild tjänst genom den försäkring, vilken staten genom förevarande lagstiftning ålägger den enskilde att underkasta sig. Därest riksdagen icke härutinnan uttalar någon erinran, torde därför Kungl. Maj:t, i samband med ikraftträdandet av ifrågavarande lagförslag, böra vidtaga de åtgärder, som erfordras för att förare av statsverkets motorfordon må kunna vid inträffande olyckshändelser frikallas från skadeståndsplikt i samma utsträckning, som om trafikförsäkring tagits.»

Föredraganden uppläser härefter förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon;
- 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik;
- 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal; samt
- 4) lag om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ lagen den 24 juli 1903 (nr 94 s. 61) om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket, av den lydelse bilaga C vid detta protokoll utvisar, samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslagen, de tre förstnämnda dock endast i vad de skilja sig från förenämnda proposition till 1928 års riksdag, måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Bilaga A.

TILL KONUNGEN

Genom skrivelse den 14 juni 1928 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt riks-försäkringsanstalten att inkomma med utredning dels huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts proposition, nr 201, till innevarande års riksdag kan bedrivas av riks-försäkringsanstalten — antingen ensam eller vid sidan av enskilda försäkringsanstalter — dels ock rörande de förändringar i riks-försäkringsanstaltens organisation och personalbehov samt de kostnadsökningar, som må bliva erforderliga, därest nämnda rörelse skulle bedrivas av anstalten. Till åtlydnad härav får riks-försäkringsanstalten anföra följande.

A. Allmänna synpunkter rörande frågan om riks-försäkringsanstalten såsom bärare av trafikförsäkringen och förutsättningarna härför.

Vid behandling av spörsmålet om riks-försäkringsanstalten såsom bärare av den föreslagna trafikförsäkringen — antingen ensam eller vid sidan av enskilda försäkringsanstalter — inställer sig till en början frågan *i vad mån den erfarenhet, som vunnits under riks-försäkringsanstaltens hittillsvarande verksamhet, skall kunna nyttiggöras för ifrågavarande försäkring.*

Beträffande försäkringens inkomstsida, till vilken premiedebitering, premie-uppbörd, frågor rörande försäkringsvillkor och liknande arbetsuppgifter kunna hänföras, kommer härvid i betraktande den allmänna förtrogenhet med försäkringstekniska spörsmål, som riks-försäkringsanstalten förvärvat framför allt under handhavandet av den obligatoriska olycksfallsförsäkringen. Givet är emellertid, att planläggningen av försäkringsverksamheten påverkas av de delvis olikartade förhållanden, som trafikförsäkringen erbjuder i jämförelse med olycksfallsförsäkringen.

Vad beträffar utgiftssidan eller skaderegleringen, må till en början erinras om en betydelsefull olikhet i avseende på förutsättningarna för skaderegleringsarbetet inom de båda försäkringsgrenarna. Medan inom olycksfallsförsäkringen rätten till ersättning på grund av skada till följd av olycksfall i arbete kan i det långt övervägande antalet fall anses klar, i och med att olycksfallet anmälts av vederbörande arbetsgivare, gestalta sig förhållandena annorlunda inom trafikförsäkringen, där i praktiskt taget samtliga fall en särskild prövning av frågan om rätt till ersättning torde bliva erforderlig. Denna prövning är dessutom i regel av annan art än inom olycksfallsförsäkringen, där fullständig motsvarighet föreligger endast beträffande prövning av vissa frågor enligt 12 § i olycksfallsförsäkringslagen.

Vidare må framhållas, att själva skaderegleringsarbetet inom en trafikförsäkring kommer att avse tvenne från varandra skilda arbetsuppgifter, nämligen reglering dels av saksador, dels av personsador. Beträffande sakskaderegle-

ringen föreligga icke några beröringspunkter med riksförsäkringsanstaltens nuvarande verksamhet. Vad åter beträffar regleringen av personskador, är det uppenbart, att den erfarenhet, som på detta område förvärvats inom riksförsäkringsanstalten, skulle i vissa avseenden kunna bliva av värde för handläggning av motsvarande arbetsuppgifter inom den föreslagna trafikförsäkringen. Det må härvid bl. a. erinras om frågorna rörande bestämmande av invaliditetsgrader och på grund av skadan mistad arbetsförtjänst, vilka spörsmål ha sin motsvarighet i det skaderegleringsarbete, som för närvarande bedrivs av anstalten. Å andra sidan gäller, att grunderna för ersättningsbeloppens fastställande vid personskador äro till väsentlig del av annan art inom trafikförsäkringen än inom den sociala olycksfallsförsäkringen. Medan inom olycksfallsförsäkringen ersättningsbeloppen, exempelvis beträffande invaliditetsfall, äro givna, så snart kännedom föreligger rörande invaliditetsgrad och arbetsförtjänst, är detta icke förhållandet inom trafikförsäkringen, där hänsyn måste tagas jämväl till andra omständigheter, såsom grad av vållande, sveda och värk m. m.

I avseende på skaderegleringsarbetet må vidare påpekas, att då trafikförsäkringen är i saknad av bestämmelser rörande ersättningarnas storlek, det icke läter kunna undvikas, att bestämmandet av ersättning till följd av skada å person ej sällan måste framgå såsom resultat av med den skadade förda underhandlingar och på grund härav träffad överenskommelse — en form för ersättningarnas bestämmande, som är helt olika den, vilken tillämpas inom olycksfallsförsäkringen.

Riksförsäkringsanstalten övergår härefter till behandling av frågan om *de olika former, under vilka anstalten kan tänkas medverka till försäkringens genomförande och de fördelar och olägenheter, som kunna antagas bli förenade härmed.*

Vad till en början beträffar det i skrivelsen den 14 juni 1928 först omförmälda alternativet, eller att försäkringen skulle komma att omhänderhavas av riksförsäkringsanstalten *ensam*, må följande framhållas.

För en sådan anordning talar bl. a. den omständigheten, att samtliga anskaffnings- och konkurrenskostnader skulle komma att bortfalla, vilket såsom närmaste verkan skulle medföra ett förbilligande av försäkringen. Kännedom om de motorfordon, för vilka försäkringsplikt föreligger, kan erhållas ur länsstyrelsernas automobilregister. Hela uppörden av försäkringsavgifterna skulle kunna ske i samband med uppörden av automobilskatten. Då uppördskostnaderna genom en sådan anordning skulle komma att bliva synnerligen låga, skulle även härigenom försäkringen komma att förbilligas. Försäkringens omhänderhavande av riksförsäkringsanstalten såsom monopolanstalt synes även medföra tillbörlig trygghet för en tillfredsställande premiesättning. Då konkurrensmomentet bortfaller, och då premierna självfallet i genomsnitt skola avvagas så, att varken vinst eller förlust uppstår, föreligger nämligen icke något skäl att fastställa premierna vare sig till högre eller lägre belopp än som framgår ur den statistiska erfarenheten. Till förmån för ifrågavarande system kunna slutligen anföras de möjligheter till en enhetlig skadereglering, som härigenom beredas.

Å andra sidan äro även vissa olägenheter förknippade med en dylik monopolisering av försäkringen.

Sålunda må framhållas, att ansvarighetsförsäkringen utgör endast en del av en s. k. fullständig bilförsäkring, som omfattar även vagnskade-, brand- och stöldförsäkring. Ett utbrytande av ansvarighetsförsäkringen skulle medföra, att försäkringstagaren vid skadefalls inträffande ofta skulle ha att vända sig till olika försäkringsinrättningar, varvid värderingen av uppkommen skada skulle i ett avsevärt antal fall komma att ske på olika håll. Skador, beroende

på kollision mellan tvenne bilar, skulle ej sällan komma att behandlas av icke mindre än tre olika försäkringsinrättningar. Det torde icke kunna undgås, att en viss omgång härigenom skulle komma att uppstå vid skaderegleringen, medförande högre skaderegleringskostnader än som under andra förhållanden skulle bli erforderligt.

Omfattningen av nu berörda olägenhet kommer givetvis att bli beroende av i vilken utsträckning ansvarighetsförsäkring kommer att tecknas enbart och i förening med de övriga slagen av automobilförsäkring. Av de försäkringsavtal, som för närvarande gälla inom enskilda försäkringsinrättningar, torde den ojämförligt största delen avse ansvarighetsförsäkring i förening med annan försäkring och endast en mycket ringa del enbart ansvarighetsförsäkring. Med hänsyn till den betydande omfattning, som avbetalningsköpen erhållit inom bilförsäljningen, varvid kräves att köparen skall teckna vagnskadeförsäkring, är det att förvänta, att de fall, där efter trafikförsäkringens införande kombinerad försäkring blir erforderlig, kan komma att ytterligare ökas. Enligt från Svenska automobilhandlareföreningen erhållna uppgifter, vilka avse några av de mest betydande bilfirmorna, ske sålunda omkring hälften av samtliga bilköp på avbetalning.

Framhållas må dock, att den ovan nämnda olägenheten icke kommer att i nämnvärd grad göra sig gällande beträffande sådana fordon — vid 1926 års slut cirka 40 % av samtliga — som för närvarande icke äro försäkrade, och som efter införandet av obligatorisk trafikförsäkring i betydande utsträckning torde komma att omfattas av enbart denna försäkring.

Beträffande de olägenheter i övrigt, som kunna väntas bli en följd av ett statligt försäkringsmonopol, synes även följande synpunkt vara förtjänt av beaktande. Redan nu föreliggande betydande svårigheter att avgöra, huruvida en uppkommen skada faller under lagen den 30 juni 1916 om ansvarighet för skada till följd av automobiltrafik och sålunda är avsedd att omfattas av den föreslagna trafikförsäkringen eller är att anse såsom ren olyckshändelse. I syfte att i görligaste mån undvika de ofta mycket vidlyftiga utredningsarbeten, som erfordras för lösningen av hithörande frågor, ha de flesta enskilda försäkringsanstalter, som driva automobilförsäkring, träffat en s. k. kollisionsoverenskommelse, som bl. a. innebär, att kostnaden för vissa kollisionsskador delas lika mellan de bolag, där bilarna äro försäkrade, varvid bolagen ömsesidigt avstå från att begagna sin regressrätt, därest denna skulle i sista hand komma att gälla mot det andra bolaget. I försäkringstagarens eller den skadades rätt medför kollisionsoverenskommelsen ej någon inskränkning. Att utsträcka en överenskommelse av denna art att omfatta även riksförsäkringsanstalten, torde emellertid vara förknippat med avsevärda svårigheter, alldenstund själva grundbetingelsen härför skulle komma att saknas, i det att försäkringen i riksförsäkringsanstalten icke skulle omfatta vagnskadeförsäkring. Om ansvarighetsförsäkringen monopoliserades hos riksförsäkringsanstalten, torde man därför icke kunna undgå att frågor om ersättning, där någon tvekan föreläge, huruvida en enskild försäkringsanstalt, i vilken vanlig skadeförsäkring tecknats, skulle ersätta skadan på grund av den föreliggande skadeförsäkringen, eller huruvida monopolanstalten vore ersättningsskyldig, skulle komma att bedömas enligt strängt rättsliga normer. I alla dylika fall skulle de enskilda försäkringsanstalterna bli ekonomiskt intresserade av att skadan hänfördes till trafikförsäkringen, varigenom ersättning skulle komma att utgå från monopolanstalten. Ett motsatsförhållande av denna art synes icke vara ägnat att bidra till en lugn utveckling av den nu ifrågakommande försäkringen.

Då det gäller att mot varandra väga skälen för och emot en monopolisering av trafikförsäkringen hos en statlig anstalt, må även framhållas, att då ansvarighetsförsäkring hittills i ej ringa utsträckning bedrivits av enskilda försäk-

ringsanstalter, det torde kunna befaras, att krav på ersättning av statsmedel till dessa försäkringsanstalter komma att framställas.

Riksförsäkringsanstalten övergår nu till det andra av de i skrivelsen den 14 juni 1928 anförda alternativen för organisationsfrågans lösning, nämligen *riksförsäkringsanstalten jämte enskilda försäkringsanstalter* såsom bärare av den föreslagna trafikförsäkringen. Härvid kan man antingen tänka sig riksförsäkringsanstalten jämställd med de enskilda försäkringsanstalterna i så måtto, att försäkring i anstalten gäller endast för så vitt avtal härom träffats, eller också ett system med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten för alla sådana fall, där avtal icke träffats med någon enskild försäkringsanstalt.

Det förstnämnda systemet synes emellertid så mycket mindre kunna förordas, som dess genomförande förutsätter, att riksförsäkringsanstalten förvärvar en särskild agentorganisation för anskaffning av försäkringar. De ombud, som riksförsäkringsanstalten för närvarande förfogar över, ha utsetts med tanke på uppgifter, som sammanhånga med den obligatoriska olycksfallsförsäkringen, och torde därför i ett ej ringa antal fall vara mindre lämpade för en verksamhet av nu ifrågakvarande slag.

Vad åter angår systemet med *automatisk* försäkring i riksförsäkringsanstalten i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknats, har detta system i viss mån sin motsvarighet i den obligatoriska olycksfallsförsäkringens nuvarande organisation. Beträffande föreliggande organisationsform, tillämpad på en trafikförsäkring av föreslagen art, kunna i viss utsträckning samma synpunkter anföras som ovan framhållits rörande en monopoliserad försäkring. För att emellertid beträffande premiesättning och skadereglering samma fördelar skulle kunna vinnas torde det bli nödvändigt träffa vissa anordningar i syfte att garantera tillämpning av likartade principer i förevarande avseenden inom de olika försäkringsanstalterna.

Vad till en början *försäkringsavgifternas* fastställande beträffar, torde det kunna ifrågasättas, om icke i lagen borde införas en bestämmelse av innehåll, att försäkringsavgift skall bestämmas till belopp, som prövas vara erforderligt för betäckande av den risk, som försäkringen avser, med tillägg av ett belopp, motsvarande omkostnaderna för försäkringen och beträffande enskild försäkringsanstalt även skäligen vinst. En dylik bestämmelse nödvändiggör en fortlöpande statistisk bearbetning av försäkringsmaterialet efter sådana linjer, att härigenom en tillfredsställande grundval för riskbedömningen erhålles.

I varje fall torde böra krävas att — såsom också förutsatts i motiveringen till förslaget — bokföringen hålles skild från bokföringen av annan av vederbörande försäkringsanstalter bedriven verksamhet och genomföres efter en för samtliga anstalter gemensam plan.

Vad åter angår tryggandet av likartade principer vid *skaderegleringen* inom riksförsäkringsanstalten och de enskilda försäkringsanstalterna, torde föreskrifterna härom närmast böra avse regleringen av personskador och därvid i främsta rummet sådana skador, som medfört invaliditet eller den skadades död.

Härvid synes kunna tagas under övervägande en anordning, varigenom alla frågor om ersättningsbelopp vid invaliditet eller till de efterlevande vid den skadades död skulle hänskjutas till en av Kungl. Maj:t utsedd skaderegleringsnämnd, sammansatt bl. a. av representanter från riksförsäkringsanstalten och de enskilda försäkringsanstalterna.

Beträffande ersättningar i form av livräntor uppstår dessutom frågan om villkoren för utbyte av tillerkänd livränta mot kapital. Några föreskrifter härom finnas icke upptagna i det föreliggande lagförslaget. Det är ett känt förhållande, att ersättningsberättigade på grund av iråkat nödläge eller av annan anledning ofta föredraga kapitalutbetalning i stället för tillerkänd liv-

ränta, även om kapitalet skulle vida understiga livräntans kapitalvärde. Till riksförsäkringsanstalten ha sålunda vid olika tillfällen inkommit skrivelser från livräntetagare, däri dessa förklarar sig villiga att i stället för livräntan mottaga kapitalbelopp, stundom motsvarande endast två å tre års livränta.

Inom den sociala olycksfallsförsäkringen gäller, att utbyte av livränta eller del därav mot kapital ej får ske utan att synnerliga skäl äro för handen och endast efter beslut av försäkringsrådet. Inom en försäkring av här föreslagen art torde förevarande av sociala hänsyn föranledda krav kunna mildras. Där- emot synes böra stadgas att, vid utbyte av livränta mot kapital, kapitalet ej får understiga viss angiven del — förslagsvis 90 % — av livräntans kapitalvärde enligt de för försäkringsanstaltens verksamhet gällande grunder.

I det föregående har riksförsäkringsanstalten framlagt sina synpunkter på frågan om de fördelar och olägenheter, som kunna antagas förknippade med trafikförsäkringens bedrivande av riksförsäkringsanstalten antingen ensam eller tillsammans med enskilda försäkringsanstalter. Riksförsäkringsanstalten övergår nu till en utredning beträffande spörsmål av huvudsakligen organisatorisk art, som kräva sin lösning, därest anstalten i den ena eller andra formen skulle komma att inträda som försäkringsgivare.

B. Försäkringens organisation.

Oberoende av huruvida försäkringen omhänderhaves av riksförsäkringsanstalten ensam eller tillsammans med andra försäkringsanstalter synes det uppenbart, att länsstyrelsernas register skulle kunna utnyttjas för försäkringen och eventuellt läggas till grund för premiedebiteringen. Det ligger även nära till hands att tänka sig premieuppbörden för försäkringar i riksförsäkringsanstalten ske samtidigt med uppbörden av automobilskatten, dock att beträffande traktortåg särskilda anordningar torde erfordras. För att bättre kunna bedöma dessa frågor må i korthet erinras om huvuddragen av det förfarings- sätt, som för närvarande tillämpas vid registreringen av motorfordon samt vid debitering och uppbörd av automobilskatten.

1. Registrering av motorfordon samt debitering och uppbörd av automobilskatten.

*Registrering
av motor-
fordon.*

Enligt kungliga förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 må automobil icke utom i vissa angivna undantagsfall tagas i bruk, innan den blivit registrerad och tilldelats igenkänningsmärke (ordningsnummer bestående av länsbeteckning och ett löpande nummer).

Registrering skall ske hos länsstyrelsen i det län, där ägaren är mantalskriven. Automobilregistret skall föras i två avdelningar, en för autobiler och en för motorcyklar. Om fordon avföres ur registret, skall så snart ske kan annat fordon tilldelas det lediga numret, så att luckor i numreringen så vitt möjligt undvikas.

Vid ansökan om registrering skall bl. a. fogas av besiktningsman utfärdad besiktningsinstrument i två exemplar. Om registrering beviljas, skall länsstyrelsen i automobilregistret införa vissa i ovannämnda förordning angivna uppgifter, varjämte bevis om registreringen och uppgift om bilnumret skall tecknas å ena exemplaret av besiktningsinstrumentet, vilket återställes till den som ansökt om registrering. Vid anmälan skall erläggas automobilskatt, belöpande

på tiden från början av det kalenderkvartal, varunder registrering sker, till slutet av året. Bevis om registrering får ej utlämnas, förrän skatt erlagts.

Om registrerad automobil övergår till ny ägare, skall denne inom fjorton dagar göra anmälan för registrering hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad. Ifrågavarande stadgande, som återfinnes i § 10 i förordningen om motorfordon, läres tillämpas endast för sådana fall, där den nye ägaren är bosatt inom det län, där automobilen tidigare är registrerad. Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till automobil eller eljest, att den bör registreras i annat län, skall ansökan om ny registrering göras hos länsstyrelsen i det län, där registrering bör ske, inom en månad från det förändringen inträdde. Denna ansökan skall enligt gällande bestämmelser innehålla uppgift om den förra registreringen och det registernummer, som därvid tilldelades bilen. Enligt erhållen uppgift kan det dock förekomma, att registrering i dylika fall sker utan att kännedom om tidigare registrering erhålles. Härigenom kommer automobilen att registreras i tvenne län, vilket bl. a. får till följd, att skatt blir påförd dubbelt. Det torde emellertid kunna antagas att detta missförhållande uppmärksammas vid den nu pågående revisionen av motorfordonsförordningen.

Om registrerad automobil förstörts eller om den av annan anledning icke vidare kommer att användas inom riket, skall ägaren inom fjorton dagar göra anmälan för automobilens avförande ur registret. Automobil kan även avföras ur registret, om ägaren har för avsikt att under viss tid ej nyttja automobilen i trafik och anmälan härom göres.

Skatteplikt för automobil inträder med det kalenderkvartal, under vilket automobilen första gången införes i automobilregister, och upphör med utgången av det kalenderkvartal, under vilket automobilen avföres ur automobilregister utan att hava införts i annat sådant register. Skatt påföres första gången, då automobilen registreras, och sedermera för varje kalenderår, så länge automobilen är underkastad skatteplikt. Påföring av automobilskatt skall verkställas i automobilregistret av tjänsteman, som därtill förordnas av vederbörande länsstyrelse. För påföring av skatten för ett visst kalenderår läggas förhållandena den 31 december närmast föregående år till grund.

*Debitering
och uppbörd
av automo-
bilskatten.*

Beträffande uppbörden av automobilskatten tillämpas olika förfaringssätt för Stockholms stad och för övriga delar av landet. I Stockholms stad skall i god tid före den 1 februari till den skattskyldige översändas meddelande per post om storleken av den för året påförda skatten samt om tid och sätt för dess inbetalande. Inbetalningen sker å uppbördsstämma. Den upprättade uppbördslängden skall ange bilens registernummer samt skattebeloppet.

För övriga delar av landet sker uppbörden av automobilskatten genom postverket. För detta ändamål överlämnas från vederbörande länsstyrelse till posten en postförskotts försändelse för varje automobil, för vilken skatt skall erläggas. Dessa postförskotts försändelser bestå av 3 delar, som genom perforering kunna skiljas från varandra. Den övre delen utgöres av kvitto å erlagd skatt. Den mellersta och nedre delen utgöres av adresskort med debetsedel och postförskotts anvisning. Samtidigt med att dessa postförskotts försändelser inlämnas till postverket från vederbörande länsstyrelse, avlämnas även en förteckning över försändelserna i tre exemplar, särskild för automobiler och särskild för motoreyklar. Dessa förteckningar skola upptaga de olika motorfordonen i nummerordning jämte påfört skattebelopp i tvenne härför avsedda kolumner. Uppgifterna upptaga dessutom tvenne kolumner, vilka äro avsedda för postverkets anteckningar rörande inlösta och icke inlösta kvitton. Ett exemplar av förteckningarna återställs till länsstyrelsen, försett med postkontorets kvitto.

Sedan postförskotts försändelserna ankommit till vederbörande adresspostanstalt

stalter, frånskiljer postanstalten adresskortet med tillhörande debetsedel och anvisning, som tillställas den skattskyldige. Det avskilda kvittot hålles under uppbördstiden 1—15 februari tillgängligt för inlösen å postanstalten. Efter den 15 februari får skattekvittot icke inlösas hos postverket. Influtna skattebelopp insättas genom postverkets försorg å statsverkets giroräkning i riksbanken för länsstyrelsens räkning.

Före februari månads utgång skall postverket lämna specificerad redovisning till länsstyrelsen över inlösta och icke inlösta bilskattekvitton. Härvid komma de förteckningar till användning, som överlämnades till postverket samtidigt med postförskottsfrändelserna, och av vilka tvenne exemplar behölls av postverket. I en kolumn införes av postverket skattebeloppen för inlösta och i en annan kolumn skattebeloppen för icke inlösta kvitton, varjämte beloppen verificeras med debetsedlar å influtna belopp samt icke inlösta kvitton. Som kontroll gäller, att summan av beloppen i dessa båda kolumner skall vara lika med summan av de påförda skattebeloppen. Det ena exemplaret av redovisningshandlingen återställs till postverket från länsstyrelsen, försett med debiteringsförrättarens kvitto, medan det andra exemplaret utgör länets uppbördslängd.

Skattebelopp, som erläggas vid registreringen, införes i särskild uppbördslängd.

Om skatteplikt för automobil upphör under löpande kalenderår är den, som, innan skattefrihet inträtt, sist stått i automobilregistret antecknad såsom ägare av automobilen, berättigad att efter ansökan hos länsstyrelsen kostnadsfritt återbekomma så stor del av för året erlagd skatt, som belöper å tiden efter det skattefriheten inträtt. Motsvarande bestämmelse gäller för det fall, att skatten undergår sänkning.

2. Försäkringens inkomstsida.

Riksförsäkringsanstalten ensam bärare av försäkringen.

Uppläggning av försäkringsregister. Såsom grundval för försäkringsarbetet torde det bli nödvändigt att inom riksförsäkringsanstalten upplägga ett register över samtliga motorfordon, som vid tidpunkten för försäkringens ikraftträdande äro införda i länsstyrelsernas automobilregister och för vilka försäkringsplikt föreligger. Å registerkorten införes härvid sådana uppgifter som äro av betydelse för försäkringen, vilka uppgifter kunna erhållas från de i länsstyrelsernas register gjorda anteckningarna. Försäkringsregistret måste hållas å jour med de ständiga ändringar, som automobilbeståndet är underkastat. För detta ändamål böra regelbundna meddelanden insändas från länsstyrelserna rörande nyregistreringar, förändringar och ur registret avförda motorfordon. Ifrågavarande meddelanden synas lämpligen böra insändas varje måndag och avse förhållandena i nu berörda avseende under den närmast föregående veckan.

Redan för närvarande hava länsstyrelserna att senast tio dagar efter ändringar införande i länets register insända meddelande härom till det av generalstaben förda motorfordonsregistret. Det torde icke medföra någon olägenhet, om den ändringen vidtages, att även uppgifterna till generalstaben insändas en gång i veckan. Genom att samtidigt skriva ut uppgifterna till generalstaben i två exemplar, av vilka det ena exemplaret tillställs riksförsäkringsanstalten, skulle icke någon ökning i länsstyrelsernas arbete bli erforderlig.

Uppgifterna från länsstyrelserna — såväl de, som skola tjäna till grund för försäkringsregistrets uppläggning, som de löpande meddelandena varje vecka — böra innehålla upplysningar bl. a. rörande motorfordonets art för att möjliggöra klassificering i olika riskklasser. Som exempel på klasser, som härvid

kunna komma i fråga och för vilka vissa normalpremier, motsvarande genomsnittsriskerna inom de olika klasserna, torde böra fastställas, må nämnas

personautomobiler för privat bruk,

» » drosktrafik,

lastautomobiler, lättare,

» » , tyngre,

omnibusar.

specialvagnar av olika slag,

motorcyklar med sidvagn,

» utan » etc.

Sådana särskilda förhållanden, som kunna vara av betydelse för specialtarifiering, torde däremot böra inlämnas direkt från bilägarna eller eventuellt från deras organisationer. Frågan om specialtarifiering skall senare beröras. Tillsvare vidare bortses härifrån.

Premieuppbörden synes kunna ordnas i omedelbart samband med uppbörden av automobilskatten på sätt som framgår av följande redogörelse.

*Premiede-
bitering och
uppbörd.*

Såsom i det föregående omförmäts, upprättar en av vederbörande länsstyrelse utsedd person en debiteringslängd, omfattande samtliga i automobilregistret den 31 december upptagna fordon, för vilka skatteplikt föreligger. I denna debiteringslängd kunna även premiebeloppen för trafikförsäkringen införas. Till ledning härför bör riks-försäkringsanstalten upprätta en särskild premielängd, likaledes avseende förhållandena den 31 december och upptagande motorfordonens registernummer och påförda premiebelopp. Denna premielängd måste vara länsstyrelsens debiteringsförrättare tillhanda vid en sådan tidpunkt, att denne hinner överföra premiebeloppen till debiteringslängden samt till de debetsedlar, vilka skola vara bilägarna tillhanda före den 1 februari.

Då den årliga premiedebiteringen skall avse förhållandena den 31 december, kan riks-försäkringsanstalten icke avsluta premielängden, förrän uppgifter inkommit rörande de förändringar, som inträffat i de olika länens automobilregister till och med nämnda dag. Beträffande länsstyrelsernas veckoupgifter till riks-försäkringsanstalten bör därför gälla, att den sista uppgiften för året bör avse ändringarna till och med den 31 december och insändas denna dag. På så sätt har riks-försäkringsanstalten redan den 2 januari kännedom om samtliga automobilregisters ställning den 31 december.

Arbetet med uppgörandet av premielängden måste påbörjas i god tid och synes lämpligen böra utföras i två avdelningar och på så sätt, att en särskild premielängd upprättas på grundval av registrets ställning omkring den 1 november, i vilken samtliga bilar, för vilka försäkringsplikt föreligger och som äro registrerade vid nämnda tidpunkt, upptagas. Efter hand som veckoupgifterna inkomma från länsstyrelserna under november och december månader, strykas de registernummer, som avförts ur registren under tiden till och med den 31 december, ur den upprättade premielängden, varjämte samtliga nyregistreringar under november och december upptagas i nummerföljd i en särskild *kompletteringslängd*. De sista justeringarna kunna på så sätt — och under förutsättning att ett dylikt förarbete är genomfört — medhinnas i så god tid, att länsstyrelserna ha tillgång till den fullständiga premielängden redan i början av januari.

De postförskotts-försändelser och förteckningar över automobilskattekvitton, som enligt nu gällande bestämmelser överlämnas från länsstyrelserna till postverket, torde behöva ändras på vissa punkter. Kvittot bör sålunda gälla såväl automobilskatt som försäkringsavgift. Debetsedeln bör upptaga både skattens och försäkringsavgiftens belopp. Förteckningen, å vilken erfordras en särskild kolumn för försäkringsavgifterna, synes lämpligen kunna arrangeras på följande sätt:

Automobilens (motorcykelns) igenkänningsmärke	Skattebelopp kr.	Försäkrings- avgiftens belopp kr.	Summa kr.	Kvitto	
				inlöst	icke inlöst

Huruvida kvittot är inlöst eller icke inlöst markeras med en etta i härför avsedd kolumn. Däremot synes ej behöfligt att införa storleken av motsvarande belopp i kolumnerna för inlösta och icke inlösta kvitton. Då kvittot avser såväl skattebelopp som försäkringsavgift, behöver icke heller någon uppdelning på dessa två poster göras i de nämnda kolumnerna. Summeringen av de influtna skattebeloppen och försäkringsavgifterna kan trots detta ske lika enkelt. Postverkets slutredovisning, som lämpligen införes å de förteckningar, som behållits av postverket, kan ges följande form.

	Skatt	Försäkrings- avgift	Summa
<i>Mottagna kvitton</i> kr.			
<i>Inlösta kvitton</i> »			
<i>Ej inlösta kvitton</i> »			
<i>Summa kronor</i>			

För närvarande överlämnas samtidigt med postförskotts försändelserna tre förteckningar till postverket, av vilka en omedelbart återgår som kvitto. De båda övriga överlämnas till länsstyrelsen med slutredovisning för uppbörden, varav en återställes till postverket med länsstyrelsens (debiteringsförrättarens) kvitto.

De medel, som komma att inflyta, böra uppdelas på skattebelopp och försäkringsavgifter av generalpoststyrelsen, som inlevererar de influtna försäkringsavgifterna till riksförsäkringsanstalten. Då redovisning rörande de till postverket överlämnade skatte- och försäkringsavgiftskvittona även bör avgivas till riksförsäkringsanstalten, blir det nödvändigt utskriwa förteckningarna i 4 exemplar i stället för 3, varvid det 4:e exemplaret användes för redovisning till riksförsäkringsanstalten. De icke inlösta kvittona böra lämpligen bifogas den redovisning, som går till vederbörande länsstyrelse, vilken i samband med indrivningen av de icke betalda skattebeloppen även torde böra indriva resterande försäkringsavgifter.

Reglering av för helt kalenderår påförda försäkringsavgifter.

Sedan försäkringsavgift för ett visst kalenderår påförts, kunna under årets lopp inträda sådana förändringar, som kunna tänkas böra föranleda reglering av försäkringsavgiften, vilket i så fall synes böra ske direkt mellan riksförsäkringsanstalten och motorfordonets ägare. Av praktiska skäl torde sådan reglering av premien böra begränsas till det fall, att ett motorfordon avföres ur ett register utan att införas i automobilregistret i ett annat län, varvid riksförsäkringsanstalten synes böra återbetala den del av premien, som belöper från och med början av kvartalet efter det, under vilket förändringen inträdde.

Debitering och uppbörd av försäkringsavgift vid registrering av motorfordon.

I det föregående har behandlats endast den årliga premiedebiteringen, avseende i automobilregistren den 31 december upptagna motorfordon. Det återstår att undersöka, huru premiedebiteringen för det år, under vilket registreringen äger rum, lämpligen kan verkställas. För detta ändamål synes ettdera

av följande tvenne alternativ kunna komma i fråga. Det ena består däri, att vederbörande länsstyrelse, då motorfordon anmäles till registrering, omedelbart insänder ett meddelande härom till riksförsäkringsanstalten jämte uppgifter, som äro erforderliga för premiens bestämmande, varefter riksförsäkringsanstalten meddelar länsstyrelsen storleken av det premiebelopp, som bör påföras för det löpande året. Sedan länsstyrelsen erhållit meddelande härom, har den att uppbära och redovisa försäkringsavgiften. Härvid synes böra krävas, att bevis om registrering icke får utfärdas, förrän försäkringsavgift erlagts.

Ett annat alternativ vore att låta samma tjänsteman i länsstyrelsen som, då motorfordon anmäles till registrering, har att verkställa debitering av automobilskatten, även påföra försäkringsavgiften, vilket kunde ske med ledning av en av riksförsäkringsanstalten utarbetad premietariff. Försäkringsavgiften i fråga synes lämpligen kunna utgå för samma period som automobilskatten eller från och med början av det kalenderkvartal, under vilket registrering äger rum.

Av dessa båda alternativ synes det sistnämnda vara att föredraga, bl. a. av den grund, att en anordning i överensstämmelse med det första alternativet skulle komma att fördröja registreringen och medföra att bevis härom icke skulle kunna erhållas vid samma tillfälle som anmälan om registrering göres.

I den mån systematiska avvikelser från genomsnittsriskerna inom olika riskklasser förekomma, synes hänsyn härtill böra tagas och specialtarifiering genomföras. De omständigheter, som kunna tänkas föranleda specialtarifiering, kunna vara av olika slag, såsom exempelvis geografiska förhållanden, vägbanornas beskaffenhet för olika omnibuslinjer, bilmärke, öppen eller täckt bil, ägarens medlemskap i vissa motororganisationer, förarens medlemskap i nykterhetsorganisation m. m. Som allmän regel synes böra gälla, att specialtarifiering ej bör i längden tillämpas, med mindre dess riktighet bekräftas av den statistiska erfarenheten.

Specialtarifiering.

För specialtarifieringens skull torde det bliva nödvändigt att antingen upplägga ett särskilt register över inträffade skador, ordnat efter bilnummer, eller också att i försäkringsregistret införa anteckningar härom.

Det säger sig självt, att premiernas avvägning måste, innan någon statistisk erfarenhet föreligger, bliva synnerligen schematisk. Av största vikt är därför, att erfarenhetsmaterialet underkastas snabb statistisk bearbetning för att en bärande grund för premiesättningen skall kunna skapas.

Automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten.

Om en anordning införes, varigenom försäkringen kommer att bli automatiskt gällande i riksförsäkringsanstalten i alla de fall, där avtal om försäkring icke träffats med enskild försäkringsinrättning, måste organisationen uppbyggas på sådant sätt, att riksförsäkringsanstalten alltid har kännedom om vilka fordon som äro försäkrade i anstalten. För detta ändamål torde det — liksom beträffande en monopoliserad försäkring — bliva nödvändigt att inom riksförsäkringsanstalten upplägga ett register över samtliga motorfordon, för vilka försäkringsplikt föreligger. I registret skulle bland annat angivas, huruvida försäkring tecknats i privat bolag och i så fall vilket. Här för kräves i sin ordning, att varje försäkring i privat bolag rapporteras till riksförsäkringsanstalten.

Till undvikande av onödiga förvaltningskostnader synes böra bestämmas, att försäkring i enskilda försäkringsanstalter tecknas endast per kalenderår. Om nämligen en bilägare, som har försäkring gällande i riksförsäkringsanstalten och erlagt försäkringsavgift till utgången av löpande kalenderår, skulle kunna när som helst under året överflytta försäkringen till annan försäkrings-

inrättning, skulle detta komma att medföra besvär med reglering av försäkringsavgiften och återbetalning av den del, som belöper på den återstående delen av året, samtidigt med att det skulle föranleda ständiga kastningar i försäkringsstockens sammansättning. En dylik anordning tillämpades under de första åren efter den obligatoriska olycksfallsförsäkringens införande. De härunder vunna erfarenheterna föranledde emellertid att ändring vidtogs, så att försäkring i de ömsesidiga olycksfallsförsäkringsbolagen numera tecknas endast på kalenderår.

Vid registrering av motorfordon torde länsstyrelsen i samband med automobilskatten påföra försäkringsavgift för riksförsäkringsanstaltens räkning för återstående delen av löpande kalenderår i samtliga fall, där vid registreringen icke företes bevis om att försäkring tecknats i enskild försäkringsanstalt. Försäkring, som sålunda alltifrån registreringen är gällande i riksförsäkringsanstalten, bör, i överensstämmelse med vad ovan anförts, icke genom avtal med annan försäkringsanstalt kunna hävas förrän från och med den 1 januari följande kalenderår. I de förut omförmälda veckouppgifter, rörande förändringar i automobilregistret, som länsstyrelserna skulle insända till riksförsäkringsanstalten, skulle uppgivas med vilket belopp försäkringsavgift påförts, eller, om försäkring tecknats i privat bolag, namnet å detta.

Debitering och uppbörd av försäkringsavgifter för försäkringar i riksförsäkringsanstalten torde lämpligen kunna ske i samband med debitering och uppbörd av automobilskatten på i huvudsak samma sätt som förutsattes skola komma till användning för den händelse riksförsäkringsanstalten ensam omhänderhade försäkringen. Riksförsäkringsanstalten skulle sålunda varje år upprätta premielängd över samtliga hos anstalten försäkrade motorfordon. I motsats till vad som förutsatts beträffande en monopoliserad försäkring, där förhållandena den 31 december ansetts böra läggas till grund för premiedebiteringen, måste denna i förevarande fall avse förhållandena den 1 januari, alldenstund överflyttningar av försäkringar från en försäkringsanstalt till en annan kunna ha ägt rum från och med nämnda dag. För att kunna taga hänsyn härtill måste riksförsäkringsanstalten i god tid före årets utgång erhålla kännedom om avtal rörande försäkringar under det kommande kalenderåret. De enskilda försäkringsanstalter, som driva trafikförsäkring, torde därför böra åläggas att före en viss tidpunkt — förslagsvis den 1 december — till riksförsäkringsanstalten insända anmälan rörande ingångna försäkringsavtal avseende närmast följande kalenderår. Beträffande avtal, som avse tiden från och med dagen för registreringen, torde dylika anmälningar icke erfordras, alldenstund riksförsäkringsanstalten skulle komma att få kännedom om dylika avtal genom de veckouppgifter, som länsstyrelserna skulle insända.

Det torde även bli nödvändigt att föreskriva, att de enskilda försäkringsanstalterna före den 1 december meddela riksförsäkringsanstalten vilka försäkringar, som komma att upphöra med utgången av löpande år. En dylik föreskrift torde nödvändiggöra ett stadgande i bolagsordningen av innehåll att försäkring, som icke uppsagts av försäkringstagaren före en viss i bolagsordningen angiven tidpunkt, gäller även för det följande kalenderåret.

Statistikens utarbetande. Såsom redan tidigare påpekats, skulle en bestämmelse i lagen av innehåll att försäkringsavgifterna skola fastställas med hänsyn till den risk försäkringen är avsedd att täcka nödvändiggöra en fortlöpande statistisk bearbetning av försäkringsmaterialet. För statistikens utarbetande kunna olika alternativ tänkas. Ett sätt vore att överlåta statistikens utarbetande och offentliggörande åt riksförsäkringsanstalten, såsom sker beträffande olycksfallsstatistiken, i vilket fall de enskilda försäkringsanstalterna skulle hava att till riksförsäkringsanstalten överlämna för statistiken erforderliga uppgifter rörande försäkringsbestånd och skador. Ett annat alternativ vore att ålägga

samtliga de försäkringsanstalter, som omhänderhava försäkringen, att genom någon av dessa försäkringsanstalter upprättad institution ombesörja utarbetandet av en gemensam statistik. Kostnaderna härför borde bestridas av försäkringens medel och fördelas mellan de olika försäkringsanstalterna efter någon lämplig norm.

3. Försäkringens utgiftssida (skadereglering).

Inkommande anmälningar måste, innan själva skaderegleringsarbetet vidtages, föregås av en granskning för prövning, bland annat, huruvida skadeståndsplikt föreligger och om trafikförsäkringslagen överhuvud är tillämplig å den anmälda skadan. De härmed förenade arbetsuppgifterna, vilka kräva en väl kvalificerad personal, bliva givetvis i hög grad beroende på försäkringens omfattning.

*Prövning av
rätten till
ersättning.*

Inom den egentliga skaderegleringen torde lämpligen personskadorna böra behandlas för sig och sakskadorna för sig. I de fall, då anspråk göres på ersättning för såväl personskada som sakskada, fordras givetvis visst samarbete i skaderegleringen.

Vid reglering av personskadorna skulle riksförsäkringsanstaltens nuvarande organisation för skaderegleringen enligt olycksfallsförsäkringslagen kunna i väsentlig utsträckning tjäna som mönster. Som regleringen av personskador kräver en stor träning, omdömesförmåga och, i vad det kan ankomma på frivilliga uppgörelser, även särskilda personliga kvalifikationer hos personalen, torde avgörandet av dessa ersättningsfrågor icke lämpligen kunna decentraliseras annat än vidkommande mindre ersättningskrav, såsom då frågan endast gäller läkarvårds- och resekostnader eller dylikt. I sådana fall torde riksförsäkringsanstaltens nuvarande ombudsorganisation, omfattande bl. a. sjukkasor, kunna komma till viss användning.

*Person-
skador.*

Beträffande sakskaderegleringen synes däremot en vidsträckt decentralisering vara möjlig och lämplig, oavsett om riksförsäkringsanstalten bleve monopolanstalt eller bedreve trafikförsäkringsrörelse jämsides med enskilda försäkringsanstalter. Det må erinras därom, att en sådan decentralisering redan nu är förhållanden inom den privata automobilförsäkringen, i det att särskilda besiktningsmän mot fixt arvode i varje särskilt fall anlitas av bolagen för värdering av uppkomna skador samt för träffande av uppgörelse om ersättningskrav härutinnan. De vanliga automobilbesiktningsmännen äro i stor utsträckning anlitate för sådana uppdrag och naturligtvis i allmänhet mycket lämpliga härför. Förmånen av en sådan anordning är uppenbar. En dylik organisation skulle naturligtvis vara synnerligen lämplig även för riksförsäkringsanstaltens vidkommande, då härigenom den centrala myndigheten kunde befrias från en mängd relativt mindre omfattande, för denna svårbedömliga egendomsskador. Om försäkringen omhänderhades av riksförsäkringsanstalten jämte enskilda försäkringsanstalter, skulle det möjligen vara lämpligt med gemensamma besiktningsmän för riksförsäkringsanstalten och de enskilda anstalterna. Dock måste man säkerligen räkna med att riksförsäkringsanstalten även hade behov av enbart för anstalten arbetande besiktningsmän. Dessa kunde i så fall såsom ett slags ombud för anstalten tillhandagå bilägarna med upplysningar om den av anstalten drivna automobilförsäkringen. Även om sålunda regleringen av saksador i stor utsträckning skulle kunna decentraliseras, måste dock givetvis även denna del av försäkringsverksamheten stå under centralanstaltens överinseende. I väsentliga delar måste nämligen besiktningsmännens åtgöranden bliva beroende på centralanstaltens godkännande. Inom denna anstalt måste därför personal med för ändamålet erforderliga kvalifikationer finnas att tillgå.

Sakskadolor.

4. Personalbehov och förvaltningskostnader.

Då de arbetsuppgifter, som för närvarande åligga riks-försäkringsanstalten taga den nuvarande personalen helt i anspråk, skulle den i skrivelsen den 14 juni 1928 ifrågasatta utvidgningen av riks-försäkringsanstaltens verksamhet tydligen föranleda en mot denna verksamhet svarande utökning av personalbeståndet. Handhavandet av trafikförsäkringen skulle lämpligen kunna överlämnas åt en särskild byrå, omfattande *dels* en försäkringsavdelning *dels* en skaderegleringsavdelning.

Att verkställa en uppskattning av den för ifrågavarande ändamål erforderliga personalen är självfallet synnerligen svårt, framförallt beträffande skaderegleringen, som i avsevärd utsträckning är av annan art än inom olycksfallsförsäkringen. Härtill kommer även den omständigheten, att man är i saknad av tillräckliga hållpunkter för bedömning av huru stor del av försäkringsstocken som i händelse av systemet med automatisk försäkring i riks-försäkringsanstalten skulle komma på anstaltens del, och därmed även beträffande huru stor del av skadorna som kunna antagas komma att regleras av denna.

I anslutning till vad som anförts i annat sammanhang (se bilagan till detta yttrande) skall såsom grund för uppskattningen av personalbehovet, vilken uppskattning måste bli synnerligen approximativ, läggas ett motorfordonsbestånd om 200,000 vagnar, varav 80,000 antagas komma att omfattas av automatisk försäkring i riks-försäkringsanstalten. Vad skadorna beträffar, skall antagas, att hela antalet fall, där det kan bli fråga om prövning av spörsmålet, huruvida rätt till ersättning från trafikförsäkringen föreligger, kommer att uppgå till 50,000 per år, varav i händelse av automatisk försäkring 20,000 antagas komma på riks-försäkringsanstaltens del.

Försäkringsin-
komst-
sida
(premi-
debet-
tering
och
uppbörd
m. m.).

Med här angivna utgångspunkter skall till en början verkställas en uppskattning av personalbehovet för *försäkringsavdelningen*, dels i händelse av ett system med automatisk försäkring i riks-försäkringsanstalten och dels för det fall, att riks-försäkringsanstalten ensam skulle komma att omhändervärd för-säkringen.

Bland försäkringsavdelningens arbeten märkes i första hand *registerförin-*
gen, som skulle avse att hålla försäkringsregistret à jour med samtliga förändringar i bilstocken genom att utskryva nya registerkort för nyregistrerade bilar, uttaga försäkringskortet för avförda samt i registret verkställa anteckningar om ändringar av olika slag. För att erhålla en ungefärlig föreställning om detta arbetes omfattning må nämnas, att det under de sju första månaderna innevarande år förekommit 30,795 nyregistreringar samt 30,508 fall, där motorfordon avförts ur länsstyrelsernas register eller ändringar av annat slag förekommit. Räknar man med sammanlagt 100,000 nyregistreringar, ändringar och avförda per år, torde man sannolikt icke räkna för lågt. Härtill kommer, vid systemet med automatisk försäkring, införandet av uppgifter för sådana fall, där försäkringen täckts i enskild försäkringsanstalt. För nu nämnda arbeten torde kunna räknas med 4 *kvinnliga biträden* (3 vid monopolanstalt, då uppgifterna från de enskilda försäkringsinrättningarna bortfalla).

Utskrivningen av premielängden, vilket torde komma att ske med ledning av registerkortet, skulle bli förlagd till de båda sista månaderna av året. Under antagande att varje biträde skulle medhinka att införa och kontrollera i genomsnitt 300 bilnummer med tillhörande premiebelopp per dag, skulle för 200,000 fordon krävas 12 biträden under 2 månader. Då antalet skador under årets sista månader torde vara mindre än det genomsnittliga antalet per månad, synes man för utskrivandet av premielängden även kunna påräkna personal, som

annars är sysselsatt med skaderegleringsarbetet, jämte eventuell förstärkning från annat håll inom riks försäkringsanstalten. I genomsnitt synes för premielängdens utskrivande kunna räknas med 1 kvinnligt biträde per år (2 vid monopolanstalt).

Omfattningen av det övriga arbetet å försäkringsavdelningen torde bli beroende på den utsträckning, vari växlande försäkringsvillkor (såsom självrisk i olika former), specialtarifiering m. m. skulle komma till användning. Motorfordon, som under löpande år avföras ur ett länsautomobilregister utan att införas i ett annat, skulle härvid komma att föranleda återbetalning av viss del av den för året erlagda premien. För anmälda olycksfall måste undersökning göras, huruvida särskilda försäkringsvillkor föreligga. För nu ifrågakörande arbeten, inklusive maskinskrivning, torde kunna räknas med cirka 4 kvinnliga biträden (cirka 8 vid monopolanstalt).

Skulle den för samtliga försäkringsanstalter gemensamma statistiken komma att förläggas till riks försäkringsanstalten, kräves en ytterligare utökning av personalen. Användes härvid något maskinellt system, såsom exempelvis hollerithsystemet, torde man för iordningsställandet av primärmaterialet, stansning och kontroll av stansningen böra räkna med 4 samt för maskin- och tabellarbeten 1 biträde eller sammanlagt 5 kvinnliga biträden (6 vid monopolanstalt). Att större personal beräknats för statistiken vid en monopolanstalt beror därpå, att vissa förarbeten, som antagas vara utförda, redan då primärmaterialet överlämnas från de enskilda försäkringsinrättningarna, icke kunna påräknas i detta fall. I kostnaderna för statistikens utarbetande torde dessutom beräknas viss del av kostnaden för hyra av tabulator och sorteringsmaskin för bearbetning av det statistiska materialet.

Utom ovan angiven kvinnlig personal torde för försäkringsavdelningens arbetsuppgifter böra räknas med 1 tjänsteman i 21:a och 1 förste amanuens i 18:e lönegraden.

Arbetet å försäkringsavdelningen inklusive statistik skulle sålunda, under antagande av automatisk försäkring i riks försäkringsanstalten, komma att kräva i följande översikt upptagen personal, varvid även motsvarande lönekostnader angivits.

	Lön kr.
1 tjänsteman i 21:a lönegraden	7,212:—
1 förste amanuens i 18:e lönegraden	4,596:—
14 kvinnliga biträden i 4:e lönegr. (genomsnitt)	<u>37,464:—</u>
	49,272:—
Dyrtidstillägg härå 18 %	<u>8,869:—</u>
	Summa kronor 58,141:—

Därest försäkringen åter skulle komma att monopoliseras hos riks försäkringsanstalten har, enligt vad ovan anförts, räknats med ytterligare 5 kvinnliga biträden med en lönesumma av 13,380 kronor, vartill kommer dyrtidstillägg uppgående till 2,408 kronor eller sammanlagt 15,788 kronor. Den sammanlagda personalkostnaden för försäkringsavdelningen i händelse av monopolanstalt skulle sålunda under de givna förutsättningarna kunna beräknas till cirka 74,000 kronor.

Vid automatisk försäkring av beräknad omfattning om högst 20,000 anmälda skador per år hava för skaderegleringsarbetet följande befattningar och kostnader preliminärt beräknats erforderliga.

*Försäkrings-
gens utgifts-
sida (skade-
reglering).*

	Lön kr.
1 byråchef i 30 lönegraden	11,460:—
1 tjänsteman i 26:e lönegraden (tillika ombudsman)	9,540:—
1 » » 24:e »	8,580:—
1 förste inspektör i 24:e lönegraden	8,580:—
4 tjänstemän i 21:a lönegraden	28,848:—
förste amanuenser i 18:e lönegraden	9,192:—
4 andre » » 16:e »	16,416:—
10 manliga kontorsskrivare i 15:e lönegraden	53,040:—
20 kvinnliga biträden i 4:e lönegraden (genomsnitt)	53,520:—
2 expeditionsvakter i 5:e lönegraden	5,976:—
	<u>Summa kr. 205,152:—</u>
Dyrtidstillägg härå 18 %	36,927:—
Riksförsäkringsanstaltens läkare	1,500:—
Ersättningar till ombuden	75,000:—
	<u>Summa kr. 318,579:—</u>

Till ovan angivna kostnader komma resekostnader för inspektören och andra, vilka kostnader uppskattats till i runt tal 10,000 kronor.

Sammanfattning.

Enligt den företagna uppskattningen skulle vid *automatisk* försäkring i riksförsäkringsanstalten personalkostnaderna sålunda komma att uppgå till följande, till hela 1000-tal kronor avrundade belopp.

Försäkringsavdelningen	58,000:—
Skaderegleringsavdelningen	329,000:—
	<u>Summa kronor 387,000:—</u>

Härtill skulle komma lokalkostnader och expensmedel, vilka uppskattats till 20 % av lönekostnaderna eller till cirka 77,000 kronor. Kostnaden för upp- börd av försäkringsavgifter torde kunna uppskattas till högst 30,000 kronor, och trafikförsäkringens andel i riksförsäkringsanstaltens kostnader för hyra av hollerithmaskiner för statistikens utarbetande till 1,500 kronor, motsvarande cirka en tredjedel av det årliga hyresbeloppet. Under antagande av 10,000 kronor för extra biträden och vikariatersättningar skulle alltså samtliga för- valtningskostnader komma att utgöra 505,500 eller i runt tal 500,000 kronor.

Skulle riksförsäkringsanstalten åter komma att *ensam* omhändervä den föreslagna trafikförsäkringen, måste givetvis de ovan angivna kostnadssiff- rorna ökas.

För personalkostnaderna å försäkringsavdelningen har, såsom redan anförts, räknats med ett belopp av cirka 74,000 kronor. För skaderegleringen, avseen- de ett beräknat antal av 50,000 skador, ha personalkostnaderna ansetts kunna uppskattas till dubbelt så stort belopp som vid automatisk försäkring eller cir- ka 658,000 kronor. Lönekostnaderna skulle alltså kunna beräknas till sam- manlagt 732,000 kronor, vartill skulle komma lokalkostnader och expensmedel, som uppskattats till 20 % härav eller till cirka 146,000 kronor. Under anta- gande av att kostnaderna för premieuppbörden kunna uppskattas till 75,000 kronor, andelen i hyran för hollerithmaskiner, i likhet med ovan antagits, till 1,500 kronor samt kostnaderna för extra biträden och vikariatersättningar till 20,000 kronor, skulle erhållas en sammanlagd årlig förvaltningskostnad av 974,500 kronor eller i runt tal 1 miljon kronor.

Förvaltningskostnadernas be- trädande. Förvaltningskostnaderna torde böra bestridas av försäkringens medel. I händelse att försäkringen monopoliserades hos riksförsäkringsanstalten, skulle den invändningen kunna göras, att försäkringstagarna tvingades betala för- valtningskostnaderna men saknade möjlighet att inverka på organisationen för

att erhålla en billigare förvaltning. Förutsättningarna för denna till synes befogade anmärkning torde kunna hävas genom en anordning, varigenom försäkringen betalade förvaltningskostnaderna upp till en viss del av premieinkomsten. Överskrede kostnaderna denna gräns, skulle överskjutande beloppet betalas av statsmedel.

5. Tidpunkten för försäkringens ikraftträdande.

Beträffande tidpunkten för trafikförsäkringens ikraftträdande må erinras om följande förhållanden. I det vid innevarande års riksdag framlagda förslaget förutsattes, att försäkringen skulle träda i kraft den 1 januari 1929, varvid försäkringstvång dock skulle inträda först från och med den 1 juli 1929. Efter denna dag skulle ersättningarna för skador, som förorsakats av motorfordon, för vilket ej trafikförsäkring tecknats, uppdelas mellan försäkringsinrättningarna enligt vissa grunder. Nämnda förslag förutsatte sålunda, att försäkringen skulle träda i kraft i två etapper, den 1 januari och 1 juli 1929.

Under behandlingen av nu föreliggande fråga vid innevarande års riksdag förekommo uttalanden av innehåll, att uppskjutandet av försäkringsfrågans avgörande till 1929 års riksdag icke skulle behöva hindra att försäkringen trädde i kraft redan den 1 juli 1929. Därest riksförsäkringsanstalten skulle komma att inträda som bärare av trafikförsäkringen, torde emellertid med hänsyn till omfattningen av de förberedande organisationsarbetena (uppläggning av register över samtliga motorfordon m. m.) försäkringen svårligen kunna träda i kraft tidigare än den 1 januari 1930. Under alla förhållanden torde ett dylikt uppskov bli nödvändigt, därest det automatiska systemet skulle komma till användning. Före ikraftträdandet av ett sådant försäkringssystem måste riksförsäkringsanstalten nämligen förskaffa sig kännedom om de motorfordon, för vilka försäkring tecknats i enskilda försäkringsinrättningar — en nödvändig förutsättning för att kunna avgöra, i vilka fall frågan om ersättning skall prövas av anstalten.

Då riksförsäkringsanstalten skulle kunna bli nödsakad att utbetala skadeersättningar redan omedelbart efter försäkringens ikraftträdande, medan försäkringsavgifter icke komma att inflyta förrän under februari månad, torde statsverket, såväl med hänsyn härtill som för att möjliggöra genomförandet av organisationsarbetena, behöva förskottera nödigt rörelsekapital.

C. Andra hithörande frågor.

I samband med den föreliggande undersökningen har riksförsäkringsanstalten även sökt verkställa en beräkning av de *kostnader*, som införande av obligatorisk trafikförsäkring kan väntas medföra. Denna uppgift har emellertid visat sig förknippad med betydande och på vissa punkter oöverkomliga svårigheter, varför det endast varit möjligt att bilda sig en ytterst ofullständig uppfattning om storleksordningen av den sannolika försäkringskostnaden. En redogörelse för riksförsäkringsanstaltens åtgöranden på denna punkt återfinnes i en vid detta yttrande fogad bilaga.

Av bilagan framgår, att man vid försäkringens ikraftträdande, vilket förutsättes komma att inträffa den 1 januari 1930, torde kunna räkna med i runt tal 200,000 registrerade motorfordon och ett årligt antal skador av omkring 50,000, för vilka prövning av rätten till ersättning kan väntas bli erforderlig. Beträffande den sammanlagda årliga försäkringskostnaden kan blott sägas, att den sannolikt icke kommer att understiga 10 miljoner kronor och till

en början ej heller överstiga 15 miljoner kronor. Dessa siffror hänföra sig närmast till ett system med uteslutande enskilda försäkringsanstalter. Skulle ett försäkringssystem komma till användning, där anskaffningskostnaderna helt eller delvis bortfalla, och ett billigt uppbördssystem tillämpas, kan givetvis räknas med lägre belopp.

I detta sammanhang anser sig riks-försäkringsanstalten även böra framhålla följande synpunkter. Utom de i det föregående behandlade alternativen för trafikförsäkringens genomförande skulle såsom en lösning av organisationsfrågan även kunna tänkas en anordning, varigenom försäkringen överlämnades till en monopolanstalt av icke statlig karaktär, under ledning av representanter för det allmänna och bilägarna. Riks-försäkringsanstalten saknar emellertid anledning att närmare ingå på frågan om upprättandet av en anstalt av denna typ.

För det fall att försäkringen skulle komma att helt omhänderhavas av enskilda försäkringsanstalter, vill riks-försäkringsanstalten i anslutning till vad anstalten i sitt den 5 januari 1928 avgivna utlåtande framhållit rörande erforderliga kontrollanordningar såsom garanti mot för höga premier ytterligare anföra följande.

Utöver vad i motiveringen till lagförslaget förutsatts angående en för den nu ifrågavarande försäkringen särskild bokföring, torde i lagen böra införas ett stadgande av innehåll, att försäkringsavgift skall bestämmas till belopp, svarande mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg av belopp motsvarande omkostnaderna för försäkringen jämte skälig vinst.

Kontrollen över efterlevnaden av nämnda stadgande torde böra tillkomma försäkringsinspektionen. Utövande av dylik kontroll förutsätter emellertid kännedom om riskförhållandena. För den skull torde samtliga försäkringsinrättningar, som driva trafikförsäkring, böra åläggas att gemensamt verkställa statistisk bearbetning av sitt försäkringsmaterial i enlighet med av försäkringsinspektionen utfärdade föreskrifter. Denna statisik bör självfallet i främsta rummet planläggas med hänsyn till sitt syfte att tjäna som grundval för premiesättningen. Av stort värde vore, om statistiken i övrigt kunde planläggas på sådant sätt, att den ägnade sig för en närmare belysning av frågan om olycksfallens orsaker och därigenom bleve i stånd att lämna ledning för vidtagande av lämpliga åtgärder i förebyggande syfte.

Dessutom synas även frågorna om maximering av förvaltningskostnaderna och deponerande av belopp som säkerhet för fullgörande av försäkringsanstaltens förpliktelser böra göras till föremål för närmare övervägande.

I detta ärendes handläggning hava utom undertecknade deltagit riks-försäkringsanstaltens samtliga ledamöter.

Utdrag av riks-försäkringsanstaltens protokoll, utvisande vid ärendets handläggning angivet särskilt yttrande, ävensom en P. M. rörande kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen bifogas.

Stockholm den 1 oktober 1928.

Underdånigst

KARL LEVINSON.

O. A. ÅKESSON

Bilaga till riksförsäkringsanstaltens utlåtande.

P. M.

rörande kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen.

Vid en undersökning av spörsmålet rörande kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen inställer sig till en början frågan, huruvida de i försäkringsinspektionens årliga redogörelser förekommande uppgifterna för de svenska bolagens ansvars- inklusive automobilförsäkringsrörelse kunna tjäna som ledning härför. Dessa uppgifter äro fördelade på följande tre grupper:

Försäkringsinspektionens redogörelser.

Grupp A. Bolag med direkt ansvarsförsäkringsrörelse (exklusive den under grupp B upptagna försäkringsrörelsen).

» B. Automobilförsäkring (endast för sådana bolag, som hava behandlat automobilförsäkringen såsom en särskild försäkringsgren; för övriga bolag ingår automobilförsäkringen i siffrorna under grupp A).

» C. Bolag som driva nu ifrågavarande försäkringsrörelse uteslutande i form av återförsäkring.

I grupp A ingår även annan ansvarsförsäkring än sådan som meddelats för motorfordon. Det är på grund härav icke möjligt att ur siffrorna för denna grupp erhålla någon ledning för beräkningen. Siffrorna för grupp B, som närmast skulle kunna tänkas komma i fråga, avse emellertid utom ansvarsförsäkring även de övriga grenarna av automobilförsäkringen (vagnskada, brand och stöld) och kunna till följd härav icke tjäna som grund för uppskattningen av kostnader för en försäkring, som endast avser ansvar. Vad slutligen grupp C beträffar, omfattar densamma endast sådana bolag som driva ansvars- och automobilförsäkringsrörelse uteslutande i form av återförsäkring.

Beträffande grupp B har i följande översikt gjorts en sammanställning av sammanlagda beloppen av premier, skadeersättningar, förvaltningskostnader och överskott för vart och ett av åren 1918—1926. Även om dessa uppgifter icke kunna lämna någon ledning för en kostnadsberäkning, torde de vara ägnade att i stora drag belysa frågan rörande det ekonomiska förloppet av den hittills bedrivna automobilförsäkringsrörelsen. De angivna siffrorna, beträffande vilka avdrag skett för återförsäkrarens andel, avse uteslutande den för egen räkning bedrivna försäkringsrörelsen.

År	Premieinkomst med tillägg av 4 % ränta å förs.fonden	Utgifter för försäkrings- fall	Förvalt- ningskost- nader	Över- skott
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1918	67,676	296	38,452	28,928
1919	514,356	439,370	272,147	— 197,161
1920	1,481,494	1,068,889	987,774	— 575,169
1921	2,202,758	992,265	966,378	244,115
1922	2,430,621	944,462	941,682	544,477
1923	3,026,443	1,419,423	1,335,359	271,661
1924	3,877,248	1,735,156	1,576,927	565,165
1925	4,806,246	2,548,165	1,832,061	426,020
1926	5,820,562	3,121,684	2,252,271	446,607
1918—1926	24,227,404	12,269,710	10,203,051	1,754,648
Relativa tal	100	51	42	7

Såsom synes har för perioden 1918—1926 utgifterna för försäkringsfall, vari även vissa skaderegleringskostnader ingå, uppgått till 51 %, förvaltningskostnaderna till 42 % och överskottet till 7 % av premieinkomsten inklusive visst räntetillägg.

Uppgifter från Svenska automobil-tarifföreningen.

Då någon ledning för kostnadsberäkningen icke kunnat erhållas från de nämnda i försäkringsinspektionens årliga redogörelser offentliggjorda uppgifterna, har riksförsäkringsanstalten hänvänt sig till svenska automobil-tarifföreningen med en förfrågan, huruvida de till tarifföreningen anslutna bolagen vore villiga att bidra till kostnadsfrågans belysning genom att ställa sitt i samband med ansvarsförsäkringen erhållna försäkringsmaterial till förfogande för den nu ifrågavarande undersökningen. Genom föreningens och anslutna bolags tillmötesgående har dylikt material erhållits. En närmare redogörelse för detta material och de slutsatser beträffande riskförhållandena, som ansetts kunna dragas härav, skall senare lämnas.

Uppskattning av bilbeståndets storlek den 1/1 1930.

Kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen äro givetvis, utom av risken för försäkringsfalls inträffande, även beroende av det antal motorfordon, som kommer att omfattas av försäkringen. Med hänsyn härtill skall verkställas en uppskattning av bilbeståndets sannolika storlek den 1 januari 1930, vilken dag trafikförsäkringen här förutsättes komma att träda i kraft.

Till ledning för denna uppskattning må bl. a. tjäna antalet registrerade motorfordon av olika slag den 31 december under vart och ett av åren 1924—1927. Ifrågavarande antal framgå ur följande tablå:

Tidpunkt	Personautomobiler	Omnibussar	Lastautomobiler	Motorcyklar
1924 31 dec.	46,557	1,017	15,246	21,948
1925 » »	59,122	1,283	19,203	23,649
1926 » »	70,485	1,569	22,496	26,312
1927 » »	81,465	1,827	26,230	35,340

Beträffande utvecklingen under innevarande år ha uppgifter erhållits från generalstaben rörande bilbeståndet den 30 juni 1928 för Stockholms stad samt för Stockholms, Uppsala och Södermanlands län. För dessa fyra områden uppgick antalet personautomobiler, omnibussar och lastautomobiler den 31 december 1927 och 30 juni 1928 till sammanlagt följande:

	31/12 1927	30/6 1928	Ökning	Ökning i %
Personautomobiler	15,708	17,277	1,569	10.0
Omnibussar	411	468	57	13.9
Lastautomobiler	7,922	8,459	537	6.8

Ökningen under första halvåret 1928 för personautomobiler, omnibussar och lastautomobiler utgjorde sålunda cirka 10, 14 och 7 % respektive.

Under antagande av att ökningen i de nämnda fyra områdena kan anses vara i stort sett representativ för landet i dess helhet uppstår frågan, huru stor ökningen kan antagas vara under tiden juli—december i jämförelse med ökningen under månaderna januari—juni. För bedömandet av denna fråga må tjäna följande siffror, avseende förhållandena under 1927.

	Hela antalet registrerade fordon			Ökning år 1927 under		Ökningen 2:a halvåret i % av ökningen under 1:a halvåret
	31/12 1926	30/6 1927	31/12 1927	1:a halvåret	2:a halvåret	
Personautomobiler	70,485	76,532	81,465	6,047	4,933	82
Omnibussar	1,569	1,730	1,827	161	97	60
Lastautomobiler	22,496	24,548	26,230	2,052	1,682	82

År 1927 utgjorde sålunda ökningen av personautomobiler, omnibussar och lastautomobiler under andra halvåret respektive 82, 60 och 82 % av ökningen under första halvåret. Därest den relativa ökningen i bilbeståndet under de båda halvåren år 1928 skulle fördela sig på samma sätt som under 1927, skulle man kunna räkna med en sammanlagd ökning under år 1928 av 18 % för personautomobiler, 22 % för omnibussar och 12 % för lastautomobiler.

Vad antalet motorcyklar beträffar, må erinras om den under år 1927 verkställda ändringen i förordningen om motorfordon, varigenom registreringsskyldighet införts även för motorcyklar under 50 kg:s vikt, en åtgärd som kommit att medföra en högst betydande ökning i antalet registrerade motorcyklar. Beståndet, som under år 1926 endast ökats från 23,649 till 26,312, ökades sålunda under år 1927 till 35,340. Denna starka tillväxt har på grund av övergångsbestämmelserna gjort sig gällande även under år 1928. Under de 8 första månaderna av året ha sålunda från länsstyrelserna till generalstaben inkommit anmälningar om 15,006 nyregistreringar av motorcyklar mot 1,802 avföringar ur registren, motsvarande en ökning av cirka 13,200. Ökningen under de återstående månaderna av året torde dock ej kunna uppskattas till mer än cirka 3,000, varigenom tillväxten under hela innevarande år skulle röra sig om cirka 16,200 och hela beståndet av motorcyklar vid utgången av innevarande år sålunda kunna uppskattas till cirka 51,500. Med ovan angivna utgångspunkter erhålles för den 31 december 1928 96,000 personautomobiler, 2,200 omnibussar, 29,400 lastautomobiler och 51,500 motorcyklar eller sammanlagt cirka 179,000 registrerade motorfordon.

Vad ökningen under år 1929 beträffar, är det givetvis icke möjligt att närmare uppskatta densamma. Dock synes man med hänsyn till den hittillsvarande utvecklingen kunna räkna med en ökning av åtminstone 20,000, varigenom antalet registrerade motorfordon vid utgången av år 1929 skulle kunna uppskattas till i runt tal 200,000. Under antagande av att dessa fördela sig mellan de olika grupperna på samma sätt som beräknats vid utgången av år 1928, skulle man erhålla följande fördelning:

Personautomobiler	107,000
Omnibussar	2,500
Lastautomobiler	33,000
Motorcyklar	57,500
	Tillsammans 200,000

Nu är att märka, att en del av dessa fordon komma att tillhöra statliga eller kommunala institutioner, och skulle sålunda icke komma att omfattas av den föreslagna trafikförsäkringen. Å andra sidan användes ett icke ringa antal automobiler i trafik innan registrering skett (motorfordonsförordningen § 8 mom. 3 st. 6) beträffande vilka fordon försäkringsplikt skulle komma att föreligga.

Av personautomobilerna utgjorde vid 1927 års slut enligt från länsstyrelserna inhämtade upplysningar 18.96 % hyrverks- och droskaautomobiler samt 81.04 % privatbilar. Av hyrverks- och droskobilarna komma cirka 11.9 % på Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Vad beträffar fördelningen av lastautomobiler på lätta (under 2,000 kg.) och tunga lastautomobiler, tillhörde vid 1927 års slut 94.46 % den förra och 5.54 % den senare gruppen. Vad slutligen motorcyklarna angår, fördela sig dessa på motorcyklar med och utan sidvagn. Med hänsyn till att numera även motorcyklar under 50 kg:s vikt skola registreras kommer relativa antalet motorcyklar med sidvagn att bli betydligt mindre än förut. Sedan år 1924 har denna grupp ökat med 4 à 500 om året och torde vid utgången av 1929 kunna beräknas till högst 9,500.

På grundval av här meddelade sifferuppgifter och med ledning av från länsstyrelserna erhållna uppgifter rörande personautomobilernas fördelning på privatbilar och trafikbilar har genomförts en uppskattning av bilbeståndets ungefärliga fördelning på de i följande översikt angivna grupperna den 1 januari 1930. Grupperna hava valts på sätt som skett för att erhålla motsvarighet till de grupper, för vilka enligt automobiltarifföreningens tariff särskilda premier för den nuvarande ansvarsförsäkringen fastställts. Det säger sig självt, att den sålunda erhållna fördelningen måste bliva synnerligen approximativ.

Uppskattat antal registrerade motorfordon den 1 januari 1930.

Personautomobiler för privat bruk	86,700
Droskautomobiler i de 4 största städerna	2,400
» i övriga delar av landet	17,900
Tunga lastautomobiler	1,800
Lätta »	31,200
Omnibussar	2,500
Motorcyklar med sidvagn	9,500
» utan »	48,000
Tillsammans	200,000

*Redogörelse
för tariff-
föreningens
material.*

Efter den sålunda verkställda uppskattningen av motorfordonsbeståndets sannolika storlek vid början av år 1930, skall en närmare redogörelse lämnas rörande det från automobiltarifföreningen överlämnade materialet. Detta material utgöres dels av uppgifter rörande genomsnittliga antalet hos vissa bolag ansvarsförsäkrade motorfordon under vart och ett av åren 1923—1927, uppdelat på privatbilar, lastbilar, trafikbilar, motorcyklar och diverse samt under dessa år utbetalda och reserverade skadebelopp för ansvarsförsäkringen, dels av uppgifter avseende skadeantal, dock endast för åren 1925—1927. Uppgifterna för åren 1923—1925 hava lämnats av 5 bolag, för år 1926 av 8 bolag och för år 1927 av 10 bolag. Materialet finnes sammanställt i tabellerna I och II.

Tab. I. Antal ansvarsförsäkrade motorfordon samt på ansvarsförsäkringen förda skadebelopp.

År	Privatbilar		Lastbilar		Trafikbilar		Motorcyklar		Diverse	
	Antal försäkrade motorfordon	Skadeersättningar Kr.	Antal försäkrade motorfordon	Skadeersättningar Kr.	Antal försäkrade motorfordon	Skadeersättningar Kr.	Antal försäkrade motorfordon	Skadeersättningar Kr.	Antal försäkrade motorfordon	Skadeersättningar Kr.
1923	4,468	119,517	2,212	99,514	1,176	72,722	409	24,143	56	5,100
1924	6,841	238,041	3,669	112,677	1,528	111,994	1,046	14,354	228	13,411
1925	8,457	258,997	4,494	115,913	1,979	145,265	1,240	28,509	391	25,373
1926	14,967	727,603	8,015	194,677	3,376	287,122	2,317	85,711	696	79,696
1927	19,013	721,050	9,692	376,843	4,296	294,785	4,024	159,928	854	66,284

Vad beträffar uppgifterna rörande antalet skador, avseende olika slag av motorfordon, hava dessa uppgifter, i syfte att minska omfattningen av bolagens utredningsarbete, inskränkts till månaderna januari och juli under åren 1925,

1926 och 1927. För var och en av nämnda månader och för de i tab. I angivna grupperna av motorfordon ha erhållits uppgifter rörande

A: antalet under månaden anmälda skador, exklusive skador enbart å egen bil;
B: antalet härav ersatta skador, oberoende av huruvida ersättningen förts på ansvarighets- eller kaskoförsäkringen;

C: antalet skador, för vilka ersättning förts på ansvarighetsförsäkringen.

Tab. II. Antal skador av olika slag.

Slag av motorfordon	Skade- grupp	1925		1926		1927	
		Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Privatbilar	A	97	276	164	492	271	728
	B	78	226	134	436	241	608
	C	27	138	63	232	105	316
Lastbilar	A	63	74	140	147	188	215
	B	57	66	117	129	165	184
	C	24	40	72	75	91	124
Trafikbilar	A	30	40	39	90	88	102
	B	26	34	34	83	69	87
	C	17	26	24	59	45	69
Motorcyklar	A	5	37	10	20	31	36
	B	5	30	9	18	29	27
	C	1	8	3	10	14	15
Diverse	A	3	5	7	17	12	10
	B	3	4	6	12	10	10
	C	3	4	2	7	6	7

Angående föreliggande, från tarifföreningen erhållna material, vilket sammanförts i tabellerna I och II, framhåller emellertid tarifföreningen, att diverse felkällor föreligga, som medföra, att materialet i fråga icke kan läggas till grund för en beräkning av kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen.

Beträffande de felkällor, som vidlåda uppgifterna rörande skadeersättningarna, anför tarifföreningen bl. a. följande:

»En mycket väsentlig felkälla ligger däri, att mellan samtliga i tarifföreningen deltagande bolag (även vissa utanför stående) överenskommelse finnes, att om kollision äger rum mellan tvenne motorfordon, de uppkomna skadorna skola regleras efter vissa på förhand fastställda former, varigenom undgås, att ansvarighetskrav framställas mot någondera parten. Skadeersättningar, som skulle, därest överenskommelsen icke funnits, regleras på grund av förefintliga ansvarighetsförsäkringar, komma därför att i bolagens böcker belasta försäkringen av själva fordonen i stället för ansvarighetsförsäkringen. Utan denna överenskommelse skulle således en väsentlig ökning härigenom uppkomma i det totala skadeersättningsbeloppet för ansvarighetsförsäkringens vidkommande. — — — Att procentuellt beräkna överenskommelsens inverkan på skadeersättningarnas storlek låter sig dock för närvarande icke göra utan ett synnerligen tidsödande arbete.»

Även om de angivna skadeersättningarna skulle avse samtliga ansvarighetsförsäkringen åvilande ersättningar, skulle, enligt tarifföreningens uppfattning, likväl icke någon slutsats kunna dragas rörande kostnaderna för den föreslagna trafikförsäkringen. Såsom skäl härför anföres, dels att den utomlands gjorda erfarenheten skulle visa, att en obligatorisk försäkring medför såväl ökade krav från allmänheten som större benägenhet hos domstolarna att godkänna dessa, och dels att försäkringsgivarens risk vid trafikförsäkring enligt det föreliggande

förslaget skulle vara ojämförligt större än vid den hittills tillämpade ansvarighetsförsäkringen. Såsom exempel på risker, som för närvarande äro uteslutna men som skulle komma att omfattas av den föreslagna trafikförsäkringen, ha bl. a. framhållits sådana sämre risker som för närvarande nekas försäkring; vidare fall, där skadan vållats på grund därav, att föraren varit berusad, eller där skadan uppstått under olovligt brukande av annans bil, eller åstadkommits av person, som ej varit berättigad föra bil. Att nu verkställa en beräkning av kostnaden för dylika risker är tydligen icke möjligt.

De ovan återgivna synpunkterna rörande beskaffenheten av det föreliggande materialet torde giva vid handen, att en tillförlitlig beräkning av kostnaderna för den nu ifrågakommande försäkringen icke är möjlig. Dock torde det erhållna materialet kunna lämna vissa hållpunkter för bedömning av storleksordningen av nu berörda kostnader. För detta ändamål torde särskilt de i tab. II angivna skadeantalen kunna vara av betydelse.

Antalet
skador.

Härvid inställer sig till en början frågan, huruvida de valda månaderna kunna i genomsnitt anses representativa för hela året. För att i någon mån kunna bedöma detta spörsmål ha för vart och ett av åren 1925—1927 erhållits uppgifter rörande samtliga dels under månaderna januari och juli dels under hela året anmälda skador. Dessa antal hava sammanställts i följande översikt.

Samtliga under januari, juli och hela året anmälda skador.

År	Januari	Juli	Hela året
1925	601	1,021	9,496
1926	632	1,330	12,474
1927	908	1,856	17,167

Såsom synes är skadefrekvensen betydligt större under juli än under januari månad. Ur siffrorna framgår vidare, att ett ur januari- och juliuppgifterna beräknat månatligt genomsnitt överstiger det ur årsuppgiften beräknade genomsnittet med 2.5 % för år 1925 men understiger detsamma med 5.6 % för år 1926 och med 3.4 % för år 1927. Då avvikelserna sålunda äro relativt obetydliga, synas uppgifterna för januari och juli månader kunna läggas till grund för den ungefärliga uppskattning, som det här gäller att verkställa.

Beträffande de tre skadegrupper, som i det föregående betecknats som A-, B- och C-skador, må följande framhållas. A-gruppen omfattar samtliga skador avseende ansvarsförsäkrade fordon med undantag för skador enbart å eget fordon. För samtliga dessa fall torde det sålunda kunna bli fråga om prövning av spörsmålet, huruvida rätt till ersättning från ansvarighetsförsäkringen kan anses föreligga. Med ledning av uppgifterna rörande antalet motorfordon enligt tab. I har gjorts en beräkning av antalet A-skador i procent av antalet fordon. Resultatet härav finnes sammanställt i följande tablå:

Antal A-skador i % av antalet motorfordon.

	År 1925	År 1926	År 1927
Privatbilar	26.5	26.3	31.5
Lastbilar	18.3	21.5	24.9
Trafikbilar	21.2	22.9	26.5
Motorcyklar	20.3	7.8	10.0

Diverse-gruppen har uteslutits med hänsyn till dess ringa omfattning. De erhållna frekvenssiffrorna visa, med undantag för motorcyklarna, en tydlig tendens till stegring. För uppskattningen av antalet A-skador efter den före-

slagna trafikförsäkringens ikraftträdande ha de i följande översikt angivna procenttalen lagts till grund. I översikten har även angivits det tidigare uppskattade antalet fordon av olika slag.

Grupp	Uppskattat antal fordon	A-skador i % av antalet fordon	Motsvarande antal A-skador
Privatbilar	86,700	34	29,500
Lastbilar	33,000	26	8,600
Trafikbilar	22,800	28	6,400
Motorcyklar	57,500	10	5,700
	Summa 200,000	—	50,200

För ett motorfordonsbestånd av 200,000 vagnar har under de anförda förut-sättningarna erhållits i runt tal 50,000 skador, beträffande vilka en prövning av rätten till ersättning kan väntas bliva erforderlig. Det erhållna skadeantalet torde vara räknat i överkant. Den förskjutning i motorcykelgruppens sammansättning, som föranletts av registreringsskyldighet beträffande motorcyklar under 50 kg:s vikt, torde nämligen komma att medföra en lägre skadefrekvens är den antagna eller 10 %.

B-gruppen i sin ordning omfattar sådana i A-gruppen ingående skador, för vilka ersättning utgivits antingen på grund av föreliggande kasko- eller ansvarighetsförsäkring. C-gruppen omfattar slutligen skador, för vilka ersättningen förts på ansvarighetsförsäkringen. Här må erinras om att på grund av kollisionsöverenskommelsen ett antal skador, som egentligen borde hava belastat ansvarighetsförsäkringen och sålunda tillhört C-gruppen, reglerats som kaskoskador och till följd härav kommit att tillhöra endast gruppen B.

I följande tablåer angives den relativa fördelningen av de tre gruppernas skador dels för olika slag av motorfordon, dels för vart och ett av åren 1925, 1926 och 1927.

Relativ fördelning av A-, B- och C-skador för olika slag av motorfordon.

Grupp	A-skador	B-skador	C-skador
Privatbilar	100	85	43
Lastbilar	100	87	52
Trafikbilar	100	86	62
Motorcyklar	100	85	37

Relativ fördelning av A-, B- och C-skador under olika år.

År	A-skador	B-skador	C-skador
1925	100	84	46
1926	100	87	49
1927	100	85	47

Ur dessa sammanställningar framgår, att antalet B-skador (ersatta skador) i procent av antalet A-skador (anmälda skador) är anmärkningsvärt konstant. Beträffande den relativa förekomsten av C-skador (ansvarsskador) förete de olika motorfordonsgrupperna däremot betydande avvikelser. I genomsnitt uppgå B-skadorna till 85.5 % och C-skadorna till 47.3 % av A-skadorna.

Vad kostnaderna beträffar, är det uppenbart, att en beräkning, grundad på *Skadeersättningarna.* i tab. I angivna, på ansvarighetsförsäkringen förda ersättningsbeloppen (mot-svarande C-skadorna), kommer att ge för låga siffror till resultat. Antager man emellertid, att ersättningsbeloppen för B- och C-grupperna äro proportio-

nella mot antalet skador inom dessa grupper, kan givetvis ersättningsbeloppet för samtliga B-skador beräknas. Detta belopp är tydligen större än som motsvaras av ersättningarna enligt ansvarighetsförsäkringen. Genom att sålunda verkställa en beräkning av den genomsnittliga skadekostnaden per motorfordon, grundad i ena fallet enbart på uppgifterna i tab. I och i andra fallet därjämte på förhållandet mellan antalet B- och C-skador, torde en ungefärlig övre och undre gräns för kostnadssiffrorna kunna erhållas.

Resultatet av denna beräkning, vid vilken hänsyn till förekommande självrisk ej kunnat tagas, har sammanställts i följande tablå:

Genomsnittliga skadeersättningsbelopp per försäkrat fordon för olika grupper av motorfordon och under olika år.

Grupp av fordon	Genomsnittlig ersättning per försäkrat fordon i kronor							
	1925		1926		1927		1925—1927	
	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
Privatbilar	57	31	94	49	76	38	79	40
Lastbilar	50	26	41	24	63	39	52	31
Trafikbilar	103	73	120	85	94	69	105	75
Motorcyklar	90	23	77	37	77	40	79	3

Såsom varit att vänta, uppvisa de olika åren betydande olikheter mellan de erhållna siffrorna, sannolikt beroende på tillfälliga växlingar. Lastbilarna förete genomgående de lägsta siffrorna och trafikbilarna de högsta. Anmärkningsvärt synes vara, att motorcyklarna i genomsnitt uppvisa lika stora kostnader som privatbilarna. Beträffande de på ovan angivet sätt beräknade maximi- och minimisiffrorna förete desamma av naturliga skäl betydande avvikelser. Den verkliga kostnaden torde sannolikt komma att ligga någonstades mellan de sålunda angivna gränserna.

I följande tablå hava slutligen de erhållna genomsnittssiffrorna använts för att med ledning av den tidigare uppskattade fördelningen av motorfordonsbeståndet vid början av år 1930 erhålla en ungefärlig föreställning om kostnaderna för en ansvarighetsförsäkring av föreliggande art.

Grupp av fordon	Uppskattat antal fordon den 1/1 1930	Ersättning per fordon i kronor		Sammanlagd kostnad i miljoner kronor	
		Max.	Min.	Max.	Min.
Privatbilar	86,700	79	40	6.8	3.5
Lastbilar	33,000	52	31	1.7	1.0
Tafikbilar	22,800	105	75	2.4	1.7
Motorcyklar	57,500	79	36	4.5	2.1
				<u>15.4</u>	<u>8.3</u>

Såsom »övre gräns» för kostnaderna har alltså erhållits ett belopp av 15.4 milj. kronor och såsom »undre gräns» 8.3 milj. kronor. De sålunda angivna siffrorna innehålla icke förvaltningskostnader, med undantag likväl för vissa skaderegleringskostnader, som ingå i ersättningsbeloppen i tab. I. Siffrorna i fråga skulle alltså, därest de i övrigt kunde anses utgöra maximi- och minimisiffror för nettokostnaden inklusive nämnda skaderegleringskostnader, böra ökas med ett belopp för förvaltningskostnader. Då den erhållna maximisiffran, 15.4 milj. kronor, med stor sannolikhet torde på grund av skäl, som tidigare angivits, få anses ej oväsentligt för hög, torde man, även om hänsyn toges till de förvaltningskostnader, som den föreslagna trafikförsäkringen kommer att

medföra, kunna räkna med, att samtliga kostnader, åtminstone till en början, icke komma att överstiga 15 milj. kronor.

Den erhållna minimisiffran, 8.3 milj. kronor, torde å andra sidan böra betraktas som ej oväsentligt för låg, varför grundad anledning synes föreligga till antagande, att de sammanlagda kostnaderna icke heller komma att understiga 10 miljoner kronor. Även hänsyn till den utvidgade risk, som den föreslagna trafikförsäkringen innebär i jämförelse med den nuvarande ansvarighetsförsäkringen, bjuder att ej räkna med lägre kostnader.

Då de erhållna kostnadssiffrorna måste betraktas såsom ytterst osäkra, har det syntts vara av intresse att verkställa en uppskattning av kostnaderna från en annan utgångspunkt än som här kommit till användning. En sådan uppskattning har därför verkställts med användning av de premier, som automobil-tarifföreningen för närvarande i regel tillämpar vid 5-årsförsäkring med årlig premiebetalning för enbart ansvarighetsförsäkring med samma försäkringsbelopp som nu föreslagits. Härvid har, såsom framgår ur följande tablå, erhållits en sammanlagd premiesumma av 15.9 milj. kronor, vilket belopp föga avviker från den ovan erhållna »övre gränsen», en omständighet som snarare torde få betraktas som en tillfällighet än som en bekräftelse på det erhållna beloppets riktighet.

	Premie kr.	Uppskattat antal fordon 1/1 1930	Motsv. pre- miesumma i milj. kr.
Privatbilar	85	86,700	7.4
Droskbilar i de 4 största städerna	150	2,400	0.4
» i övriga delar av landet	110	17,900	2.0
Tunga lastautomobiler	60	1,800	0.1
Lätta »	85	31,200	2.6
Omnibussar	280	2,500	0.7
Motorcyklar med sidvagu	55	9,500	0.5
» utan »	45	48,000	2.2
Summa —		200,000	15.9

Det må till slut än en gång uttryckligt betonas, att de erhållna kostnadssiffrorna måste betraktas såsom synnerligen osäkra och endast avsedda att giva en ungefärlig föreställning om storhetsordningen av de kostnader, som en trafikförsäkring av föreslagen art torde komma att medföra.

Utdrag av riks försäkringsanstaltens protokoll den 1 oktober 1928.

Närvarande:

Herr Generaldirektören Levinson,
 Byråchefen Eisen,
 » Östrand,
 » von Schulzenheim,
 » Odelstierna,
 Ledamoten Sidwall,
 » Källström,
 » Wolff.
 Förste aktuarien Åkesson.

§ 1.

Föredrog förste aktuarien Åkesson Kungl. Maj:ts remiss den 14 juni 1928 angående utredning huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition nr 201 till 1928 års riksdag kunde bedrivas av riks försäkringsanstalten m. m. och beslöts skrivelse enligt registraturet.

Byråchefen von Schulzenheim anförde:

»Såsom riks försäkringsanstalten erinrat, kommer vid fråga om den förevarande försäkringen, likasom vid övrig försäkring, som avser täckande av förlust till följd av laga ansvarighet för skada å person och egendom, mer än i fråga om annan försäkring i betraktande försäkringens karaktär att gälla enligt omedelbart på lag grundade och där mycket allmänt hållna skadeståndsregler, vilkas giltighet i det särskilda fallet icke kunna närmare preciseras och kompletteras av försäkringsavtalet. En följd härav samt av de förhållanden i övrigt, vartill försäkringen i fråga skulle hänföras, blir, enligt vad erfarenheten visat, att frågan, huruvida och i vad mån ersättning bör utgå, ofta blir mycket svårbedömd och tvistig mellan parterna, varvid vädjan till domstol i laga ordning blir jämförelsevis vanlig. Ensamt för en försäkringsinrättning har antalet under ett år anhängiggjorda rättegångar i hithörande fall, trots mellan försäkringsinrättningarna ingången kollisionsöverenskommelse, uppgivits till inemot etthundra.

Redan av nämnda anledning kan den förevarande försäkringen anses mindre väl lämpa sig för handhavande omedelbart av staten, med vars auktoritet det kan vara mindre väl förenligt att särskilt på ett sakförsäkringens begränsade område ofta intaga en sådan partställning. Statens privata intresse såsom representant för enskilda ägare av motorcyklar och automobiler skulle här ofta ställas gentemot statens allmänna intresse av efterlevnaden av gällande trafikföreskrifter och beivrande av däremot begångna förseelser. När fråga är om kroppsskada, skulle statens sagda privata ekonomiska intresse såsom försäkringsgivare ställas gentemot den skadades. I förevarande sammanhang ledes för övrigt tanken ganska nära till stadgandet i 20 kap. 3 § rättegångsbalken att kronans ombudsman ej får minska kronans rätt genom förlikning.

Väl kan det tänkas, att för biläggande av uppkommande tvister av ifrågasvarande slag eller medverkan därvid särskilda organ kunna tillskapas för supplerande eller ersättande av de allmänna domstolarna.

Riksförsäkringsanstalten tänker sig nu emellertid, under angivna förutsättningar, att en del till den ifrågavarande försäkringen hörande ersättningsfrågor *alltid* skulle — med bibehållen rätt för part att under alla förhållanden hänksjuta ersättningsfrågan till domstol — underkastas prövning av en särskilt anordnad nämnd, varvid statsanstalten skulle ställas vid sidan om de enskilda försäkringsinrättningarna. Härei skulle alltså ligga, att i dylika fall frivillig överenskommelse om ersättningen ej skulle få ingås varken av statsanstalten eller av enskild försäkringsinrättning, med mindre denna nämnd uttalat sig i ersättningsfrågan.

Härvid må erinras, att, då tydligen en dylik nämnd lika väl eller än lägligare kan givas avseende endast å de enskilda försäkringsinrättningarnas ifrågavarande skadereglerande verksamhet, anstalten härmed anvisat en utväg att ur synpunkten av det ändamål, som här åsyftas, göra statsanstalten obehövligen, i vad angår samma verksamhet.

Ur de synpunkter, som i tvister av ifrågavarande beskaffenhet huvudsakligen göra sig gällande, nämligen, åstadkommande av tillräcklig *utredning och bevisning* rörande omständigheterna i det merendels mycket avlägset från nämnden och försäkringsinrättningen inträffande särskilda fallet, torde emellertid en dylik nämnd svårigen kunna fylla sin uppgift. Även vid dess anlitande måste nog oftast tidsutdräkten bliva ganska betydande — för anställande av polisförhör, vittnesförhör vid domstolar m. m.

För tillgodoseende vid obligatorisk försäkring i för ändamålet koncessionerade försäkringsinrättningar av de intressen, varom här är fråga, synes det mig tillsvärdare tillfyller, om dessa inrättningar — likasom även en eventuell anstalt av allmän karaktär — skulle åläggas att vid varje av ifrågavarande anledning inträffande skada, som medför eller kan antagas medföra invaliditet, lämna försäkringsinspektionen eller annan vederbörlig myndighet meddelande om skadans beskaffenhet enligt läkares intyg samt den ersättning, som bestämts att utgå på grund av skadan. Detsamma borde i så fall gälla i fråga om dödsfall.

Vad därefter beträffar frågan om det intresse från motorfordons ägares sida av billiga kostnader för den ifrågavarande ansvarighetsförsäkringen, vilket, samtidigt med att denna försäkring skulle göras obligatorisk, skulle tillgodoses genom inrättande av en statsantsalt för ensamt dylik försäkring, kan det befaras, att nämnda syfte kommer att i stort sett vinnas endast i sådana fall, där försäkringen avser blott ansvarighet, men ej tillika skada å eget fordon, brand eller stöld. Det kan nämligen väl komma att inträffa, att den sänkning i försäkringsavgifter för ansvarighetsförsäkringen, som skulle kunna förväntas genom statsanstalten, visar sig i verkligheten komma att bortelimineras av en motsvarande höjning av försäkringsavgiften för försäkringen i övrigt. Såsom framgår av vad riksförsäkringsanstalten anfört, skulle även många andra olägenheter kunna följa av en begränsning av den ifrågavarande försäkringen i statsanstalten till endast ansvarighetsförsäkring. Bland dessa framträder särskilt den därmed förbundna ökade svårigheten att genom överenskommelser mellan försäkringsinrättningarna undvika rättegångar i s. k. kollisionfall. Att medgiva statsanstalten rätt att driva även kaskoförsäkringen har icke ansetts kunna ifrågasättas.

Av nu anförda och andra skäl synes mig framgå, att delvis ganska långt gående olägenheter skulle vara förbundna med inrättande i angivna syften av en statsanstalt, åtminstone om den skall drivas i konkurrens med enskilda försäkringsinrättningar.

Vid dessa förhållanden synes, från föreliggande utgångspunkter, endast återstå att överväga, huruvida och under vilka förutsättningar i stället för en statsanstalt kan och bör åvägabringas en eller flera blandade anstalter av statlig och enskild karaktär, där nämnda olägenheter skulle göra sig mindre gällande.

Såvitt jag kan finna, måste en sådan anstalt — där, om och när så visar sig behöfligt, även kaskoförsäkring bör få tecknas — åtminstone anses i därav beroende hänseenden liksom i övrigt ha bättre förutsättningar än en statsanstalt att såväl på premiesättningens som skaderegleringens område kunna på lämpligt sätt samverka med vid sidan om densamma verksamma privata försäkringsinrättningar och därvid taga erforderliga initiativ för avhjälpande så småningom av tilläventyrs aktuella missförhållanden. För såvitt betingelser för anordnande av en sådan anstalt icke skulle kunna åvägabringas på annat lämpligt sätt, står alltid, i minst lika grad som vid fråga om en statsanstalt, den möjligheten öppen, att i en anstalt av nämnda blandade typ den obligatoriska ansvarighetsförsäkringen kan göras automatisk, så att varje fordon där anses sålunda försäkrat, försåvitt försäkring ej tagits i vanlig (koncessionerad) enskild anstalt. I en anstalt av detta slag torde för övrigt vissa med det automatiska systemet sammanhängande olägenheter — vilka för övrigt, och särskilt när detta system hänföres till en anstalt för endast ansvarighetsförsäkring, synas mig ej vara obetydliga — komma att göra sig mindre gällande.

Efter min mening torde vidare för denna försäkring knappast något annat omedelbart kunna tillgodogöras från den sociala olycksfallsförsäkringen än vissa principer för invaliditetsgradsättningen, något som blir aktuellt endast i fråga om skador å person och, vad sådana skador angår, sannolikt endast i mindre än 10 % av alla inträffade fall. Men i denna del kan anstalten redan nu fungera som en i viss utsträckning rådgivande myndighet.

För riksförsäkringsanstaltens ställning och arbetsuppgifter på den sociala försäkringens område likasom för det förtroende, varav den därvid är i stort behov, kan det också efter min mening medföra ganska menliga följder att i förhållande till vederbörande enskilda försäkringsinrättningar och hela allmänheten under de omständigheter och i den omfattning, varom här är fråga, inträda i sådan partställning, som här kan befaras i stor omfattning bli nödvändigt. För anstalten är och förblir det tillräckligt krävande att under samverkan med socialförsäkringen i övrigt och dess organ fullfölja uppgifter, som ligga dess nuvarande verksamhet vida närmare än den ifrågavarande mycket omfattande försäkringen. För de enskilda bolag, vilka vid sidan om riksförsäkringsanstalten handhava försäkringen enligt olycksfallsförsäkringslagen, gäller, icke utan avsikt, att de skola vara inrättade endast för detta ändamål, och alltså ej få driva annan försäkring. Den erfarenhet, riksförsäkringsanstalten såsom statsanstalt redan förvärvat om konkurrens med enskilda försäkringsinrättningar, talar också efter min mening emot att, vad anstalten angår, denna konkurrens (till synes mera skärpt) införes på ett nytt omfattande område.

Av anförda skäl anser jag, att riksförsäkringsanstalten *bort avstyrka*, att handhavande av den ifrågavarande försäkringen förläggas till anstalten.»

Vid protokollet:

H. Jakobson.

Bil. B.

Förslag till kungörelse

med särskilda föreskrifter angående tillsyn å försäkringsanstalter, som driva trafikförsäkringsrörelse.

§ 1.

Innan trafikförsäkringsrörelse börjas, skall försäkringsanstalten till försäkringsinspektionen ingiva uppgift å de premiesatser anstalten har för avsikt att tillämpa, där ej särskilt skäl till avvikelse föreligger, skolandet indelningen i riskklasser anordnas i anslutning till formulär, som fastställas av försäkringsinspektionen.

Företages ändring i de uppgivna premiesatserna, skall anmälan därom genast göras hos försäkringsinspektionen.

Har anstalten för försäkring beräknat högre premie än den till inspektionen ingivna premieuppgiften föranleder, skall åtgärden jämte anledningen därtill genast anmälas hos inspektionen.

§ 2.

Det åligger försäkringsinspektionen att på grundval av samtliga anstalters erfarenhet utarbета sådan statistik, som kan tjäna till ledning vid bedömandet av försäkringsriskens storlek inom de olika riskklasserna.

§ 3.

Skall enligt domstols beslut i skadestånd utgå livränta under den skadestandsberättigades 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 försäkringsinspektionens godkännande.

§ 4.

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

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

eller brister anstalten i fullgörande av sina förbindelser enligt 17 § i lagen om trafikförsäkring å motorfordon,

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.

Innan sådan anmälan göres, äger försäkringsinspektionen, där den så prövar nödigt, att höra en sakkunnig nämnd, vars ledamöter utses av Konungen.

Motivering till förslaget om kungörelse.

De föreslagna bestämmelserna avse att bereda de garantier, som lagutskottet vid 1928 års riksdag ansett önskvärda, nämligen dels att anstaltens premier ej må bli onödigt höga, dels att deras skadereglering må bli nöjaktig.

Enligt 1 § skall anstalt, innan den börjar sin trafikförsäkringsrörelse, till försäkringsinspektionen ingiva sin premietariff. Beslutar anstalten sedermera någon ändring i densamma, skall ändringen genast anmälas för försäkringsinspektionen. Finns anstalten nödigt att i enskilda fall på grund av särskilda omständigheter begära högre premie än den i tariffen angivna, skall anstalten genast för försäkringsinspektionen anmäla åtgärden och angiva anledningen till densamma.

Tariffens premiesatser bestämmas av anstalten själv. Men tariffens riskklassindelning skall vara anordnad i anslutning till av försäkringsinspektionen fastställda formulär, så att de olika anstaltens tariffer bli jämförbara med varandra. Givetvis kommer försäkringsinspektionen att uppgöra dessa formulär efter samråd med anstalterna.

Om Konungen framdeles skulle komma att enligt 5 § i lagen om trafikförsäkring bestämma de maximipremier, som anstalterna må fordra, har försäkringsinspektionen att tillse, att dessa maximipremier ej överskridas i anstalternas tariffer.

Anstalterna måste till en början uppgöra sina tariffer på grundval av den erfarenhet, de hava från den frivilliga ansvarighetsförsäkring, som de hittills meddelat, och sedermera jämka dem efter sin erfarenhet från den obligatoriska trafikförsäkringen. Det är därför av synnerlig vikt, att denna erfarenhet år för år statistiskt bearbetas. Lämpligast synes vara att denna bearbetning verkställas av försäkringsinspektionen. Detta stadgas i 2 §. De uppgifter, försäkringsinspektionen härför behöver av anstalterna, äro de enligt tillsynslagarna skyldiga att lämna.

Den tredje § stadgar, i anslutning till lagutskottets yrkande, att försäkringsanstalt icke utan synnerliga skäl må bevilja utbyte av utdömd livränta mot kapital. Detta kapital bör så beräknas, att anstalten icke får något eget intresse att vare sig uppmuntra till eller avråda från utbytet. Garanti att beräkningen göres på detta sätt kan ej lämpligen erhållas genom föreskrift om att kapitalet skall vara minst lika med viss del av livräntans kapitalvärde enligt de för beräkning av anstaltens livräntefond gällande grunder. Sådan föreskrift skulle nämligen av försäkringstekniska skäl endast kunna gälla de fall, då livräntetagarens hälsotillstånd är gott, och bleve sålunda utan betydelse för de fall, då utbyte oftast kommer att begäras, nämligen när hälsotillståndet är dåligt. Ju sämre hälsotillståndet är, desto mindre är det kapital, som kan lämnas i utbyte mot livränta. Det är uppenbarligen en mycket vanskelig sak att bedöma, vilket kapital som kan och skäligen bör beviljas. Därför föreskrives det endast, att anstalt, innan utbyte beviljas, skall inhämta försäkringsinspektionens godkännande. Därigenom blir försäkringsinspektionen i tillfälle att förhindra utbyten, som uppenbarligen äro oförmånliga för de skadeståndsberättigade. Och om en anstalt beviljar utbyte utan att inhämta försäkringsinspektionens medgivande, löper anstalten den risken, att försäkringsinspektionen med anledning därav gör sådan anmälan som i 4 § sägs. Det må framhållas, att den omständigheten, att utbyte beviljats utan försäkringsinspektionens godkännande, icke har inflytande på giltigheten av avtalet om utbytet.

Enligt 4 § erhåller försäkringsinspektionen befogenhet att ingripa mot försäkringsanstalt, vars trafikförsäkringsverksamhet ger anledning till anmärkningar, även om dessa ej äro av den art, att de skulle föranleda ingripande enligt 228 och 10 §§ i tillsynslagarna.

Såsom anledning till ingripande nämnas i första rummet anmärkningar mot anstalts premiesättning eller omkostnader. Angående den förra skall försäkringsinspektionen enligt 1 § av anstalterna erhålla de uppgifter den behöver för kontroll. Och när en längre tids erfarenhet föreligger, kommer den i 2 § omförmälda statistiken att tjäna försäkringsinspektionen till ledning vid bedömandet av premiesättningen. I fråga om omkostnaderna äger försäkringsinspektionen enligt tillsynslagarna att infordra alla de upplysningar den önskar. Det må påpekas, att om en anstalt meddelar även annan försäkring än trafikförsäkring, försäkringsinspektionen givetvis kommer att tillse, att anstalten ej belastar den senare med omkostnader, som rätteligen höra till den förra, liksom även att ej inkomster, som böra tillgodoräknas den senare, föras till den förra. Försäkringsinspektionen bör jämväl hava sin uppmärksamhet på att ej oskälig del av ersättningar vid kollisionsoolycker påföres trafikförsäkringen och att återförsäkringen ej ordnas på sådant sätt, att oskälig vinst beredes återförsäkrarna. Försäkringsinspektionen kommer sålunda att även av en anstalt med flera försäkringsgrenar fordra en noggrann vinst- och förlusträkning beträffande trafikförsäkringen, så att försäkringsinspektionen kan konstatera den vinst, som uppkommer på densamma. Befinnes det, att en oskälig del av denna användes för annat ändamål än nödig fondbildning, kan detta giva anledning till anmärkning mot anstalten.

Det nämnes vidare som anledning till ingripande, att anstalts skaderegleringar givit anledning till anmärkning. Här avses de skaderegleringar, som komma till stånd genom uppgörelser i godo mellan anstalten och de skadeståndsberättigade. Lagutskottet har ej närmare uttalat sig om den garanti, som det önskade för nöjaktig skadereglering i dessa fall. Riksförsäkringsanstalten har däremot i sitt utlåtande av den 1 oktober 1928 ifrågasatt, att alla frågor rörande ersättning vid invaliditet eller till de efterlevande vid den skadades död skulle hänskjutas till en av Kungl. Maj:t utsedd skaderegleringsnämnd. Men då det synes ligga i de skadeståndsberättigades intresse, att sådana uppgörelser ej försvåras och att de må kunna träffas så snabbt som möjligt, torde detta förslag ej vara lämpligt. Den därmed avsedda garantien mot att de skadeståndsberättigade skola lockas att gå in på för dem ofördelaktiga uppgörelser torde vinnas genom den befogenhet, som tillkommer försäkringsinspektionen enligt 4 §. Skulle försäkringsinspektionen finna, att en anstalt i ersättning för invaliditet eller dödsfall givit lägre livränta än den skadeståndsberättigade skäligen kunnat göra anspråk på, eller kapital, som icke står i skäligt förhållande (jämför ovan) till kapitalvärdet av sådan livränta, kan detta giva anledning till anmälan mot anstalten enligt nämnda paragraf. Det är emellertid att märka, att försäkringsinspektionen icke skall hava rätt att förelägga anstalten att ändra en uppgörelse, som den träffat med den skadeståndsberättigade. Försäkringsinspektionen skall icke vara en besvärinstans för de skadeståndsberättigade.

Utövändet av den vidsträckt befogenhet, som den 4 § ger försäkringsinspektionen, kommer tydligen att kräva stor sakkunskap och förtrogenhet med det praktiska arbetet inom trafikförsäkringen. Utöver de insikter, som försäkringsinspektionen i detta avseende vinner i och genom kontrollarbetet, torde den behöva råd och upplysningar av personer, vilka såsom försäkringsgivare eller försäkringstagare hava praktisk erfarenhet om trafikförsäkringen eller hava särskilda kvalifikationer för bedömande av skaderegleringsfrågor. Därför stadgas det att försäkringsinspektionen, innan den ingriper mot en anstalt, skall

äga att, där den finner det erforderligt, höra en sakkunnig-nämnd, vars ledamöter utses av Konungen. Det har ej ansetts nödigt att redan nu uppgöra förslag till instruktion för nämnden. Den torde bland annat böra inrymma förslagsrätt i fråga om vissa av nämndens ledamöter för försäkringsanstalterna och sammanslutningar av försäkringstagare.

Om försäkringsinspektionen finner skäl föreligga till anmärkning mot en anstalt, skall försäkringsinspektionen äga att göra anmälan därom till Konungen. Om Konungen finner, att anmälan bör föranleda åtgärd mot anstalten, beslutar Konungen antingen att återkalla anstaltens tillstånd att meddela trafikförsäkring eller att förelägga anstalten att inom viss tid vidtaga åtgärder för rättelse av de förhållanden, som föranlett anmälan. Om anstalten ej ställer sig sådant föreläggande till efterrättelse, kommer Konungen givetvis att återkalla dess tillstånd att meddela trafikförsäkring.

Slutligen må nämnas, att de speciella föreskrifter, som sålunda givits i fråga om tillsynen över anstalernas trafikförsäkringsverksamhet, komma att medföra betydligt ökat arbete för försäkringsinspektionen och ökade kostnader, till vilka hänsyn möjligen måste tagas redan i försäkringsinspektionens stat för budgetåret 1930—31. Uppskattningen av dessa kostnaders storlek kan nu visserligen ej vara annat än mycket osäker. Men det synes sannolikt, att de ej komma att bli högre, än att, om det anses, att de skola åtminstone i huvudsak belasta trafikförsäkringsrörelsen, de kunna ungefärligen täckas därigenom, att de bidrag, som trafikförsäkringsanstalterna skola erlägga enligt 225 och 16 §§ i tillsynslagarna bestämmas högre för trafikförsäkring än för annan försäkring. Dessa bidrag utgå nu med $\frac{1}{3}$ % av premieinkomsten för försäkringar, som tillhöra anstalts rörelse här i riket, men kunna höjas till högst 2 % av samma inkomst.

(1928 års förslag.)¹

(1929 års förslag.)

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).

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 skadestånd 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.

¹ Det i proposition nr 201 till 1928 års riksdag framlagda förslaget.

(1928 års förslag.)

(1929 års förslag.)

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.

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.

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

6 §.

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.

7 §.

Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit 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 kungörelse om återkallandet varit införd i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

(1928 års förslag.)

(1929 års förslag.)

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 tjugugu tusen kronor för varje skadad eller död person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

8 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa etthundratjugu tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till tjugugu tusen kronor för varje skadad eller död 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 död person.

9 §.

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

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

10 §.

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. •

11 §.

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 ho-

(1928 års förslag.)

(1929 års förslag.)

nom. Var den, som mottog betalningen, därvid ej i god tro, är han pliktig utgiva vad han kan hava för mycket uppburet.

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 besiktnings skylt, 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 gentemot den, som lidit skada, åberopa omständighet, som beror av annan än denne.

14 §.

Försäkringsgivaren må ej i vidare mån än som följer av 14 § till befrielse från ansvarighet gentemot 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.

16 §.

(1928 års förslag.)

(1929 års förslag.)

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 där om 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 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att där om underrätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 17 § 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 17 § omförmälda anstalter förlustig.

(1928 års förslag.)

(1929 års förslag.)

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 §.

En var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes, straffes med böter, högst fem hundra kronor.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 7 § 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, 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 §.

22 §.

23 §.

På Konungen ankommer att meddela de bestämmelser, som, utöver stadgandena i denna lag samt i lagarna om försäkringsrörelse och om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket, finnas erforderliga i fråga om vad försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, har att iakttaga, samt om tillsyn å sådana anstalter.

(1928 års förslag.)

(1929 års förslag.)

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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929. Intill den 1 januari 1930 må dock motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes och skall förty 17 § 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 1931, varde i fall som i 17 § avses ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

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

Häri genom 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, där om är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

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

Häri genom 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 juli 1929.

Förslag

till

Lag

**om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ lagen den 24 juli 1903 (nr 94 s. 61)
om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.**

Härigenom förordnas, att i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket 4 §, sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 30 juni 1916 (nr 317), skall hava den ändrade lydelse, som nedan angives, samt att till 5 § skall fogas ett nytt stycke av nedan angivet innehåll:

4 §.

4) bevis att anstalten i sitt hemland med laga rätt driver sådan försäkringsrörelse, som är i fråga, eller ock, där fråga är om trafikförsäkring, bevis att anstalten äger i hemlandet driva automobilförsäkringsrörelse, jämte behörigen styrkt uppgift om den tid, varunder anstalten i hemlandet drivit sådan försäkringsrörelse, och om anmärkningar, som av myndigheterna därstädes under de sista tre åren må hava framställts emot anstaltens verksamhet, ävensom anstaltens förvaltnings- och revisionsberättelse för vart och ett av de tio sista åren, därest anstalten så länge varit i verksamhet;

9) bevis att anstalten, för ändamål, som i 9 § sägs, samt på sätt och under villkor, som av försäkringsinspektionen godkännas, i riksbanken nedsatt, i obligationer, utfärdade av svenska staten, ett belopp av etthundra tusen kronor för livförsäkring, samma belopp för brandförsäkring eller för sjöförsäkring, ett belopp av tvåhundra tusen kronor för trafikförsäkring och ett belopp av femtio tusen kronor för varje annat slag av försäkring.

Med — — — — — kapitalförsäkring.

5 §.

Finnes — — — — — förvänta.

Meddelas — — — — — därav.

I fråga om trafikförsäkring vare tillstånd av försäkringsinspektionen ej gällande, med mindre tillstånd meddelas jämväl av Konungen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

Protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 14 februari 1929.

N ä r v a r a n d e :

justitieråden STENBERG,
APPELBERG,
TISELIUS,
regeringsrådet SÖDERWALL.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 25 januari 1929, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättade förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon,
 - 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
 - 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal och
 - 4) lag om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ lagen den 24 juli 1903 (nr 94 s. 61) om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket,
- de tre förstnämnda förslagen dock endast i vad de skilde sig från en till 1928 års riksdag avlåten proposition, nr 201, med förslag till lagar i samma ämnen, vilken proposition ej blev av riksdagen bifallen.

De nu remitterade förslagen, vilka finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn William Hemberg.

Lagrådet avgav följande yttrande:

Förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

Det säger sig självt att, därest statsmakterna vilja, såsom med förslaget avses, införa tvång till försäkring i ett visst hänseende, de även böra sörja för att den börda, som härigenom ålägges de enskilda, blir så litet betungande som möjligt och särskilt att kostnaderna för försäkringen hållas inom skäligen gränser. För vinnande av detta mål ligger nära till hands att låta försäkringen helt eller delvis omhänderhavas av en statsanstalt. Riksförsäkringsanstalten har emellertid i sitt utlåtande utvecklat, att på grund av den ifrågavarande försäkringens särskilda karaktär praktiska svårigheter möta mot anstaltens delta-

gande i försäkringen. Anses med hänsyn härtill dylikt deltagande åtminstone tills vidare ej böra ifrågakomma, blir det uppenbarligen av desto större vikt, att effektiv tillsyn hålles över de enskilda försäkringsgivarnas verksamhet och att denna tillsyn icke blott, såsom väsentligen är fallet i fråga om den frivilliga försäkringen, inriktas på försäkringsgivarnas soliditet utan ock avser skäligen begränsning av premiernas storlek och en betryggande ordning vid skaderegleringarna. Enligt 23 § i förslaget överlåtes åt Konungen att meddela bestämmelser härutinnan, och vid remissprotokollet har fogats ett av överdirektören Laurin upprättat förslag till kungörelse med dylika tillsynsbestämmelser. De stadganden, som sålunda funnits erforderliga, giva emellertid tillsynsmyndigheten en så vidsträckt befogenhet mot försäkringsanstalterna eller äro av sådan betydelse för enskildas rätt, att de i stort sett torde böra erhålla allmän lags karaktär, lika väl som de tillsynsbestämmelser, vilka redan finnas meddelade beträffande försäkringsrörelse i allmänhet. Det kan då ifrågasättas, huruvida icke reglerna om den särskilda tillsynen borde inarbetas i de lagar, vari de allmänna tillsynsbestämmelserna förekomma — lagen om försäkringsrörelse och lagen om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket. Emellertid synes det kunna försvaras och är ur lagteknisk synpunkt enklare att införa nu omhandlade tillsynsregler i den föreslagna lagen, i vilken alltså skulle upptagas speciella lagbestämmelser, som i olika hänseenden anses erforderliga för trafikförsäkringens reglerande. Vid den överflyttning av stadganden från kungörelsen till trafikförsäkringslagen, som lagrådet sålunda vill förorda, synes så gott som hela innehållet i kungörelsen kunna medtagas i sakligt oförändrat skick; endast föreskrifterna i 2 § och måhända även i sista stycket i 4 § äro av beskaffenhet att böra utfärdas i administrativ ordning.

Det i 23 § upptagna stadgandet, att Konungen äger meddela bestämmelser, som utöver lagstadgandena finnas erforderliga i fråga om vad försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, har att iakttaga, finner lagrådet sig icke kunna tillstyrka. Vad med detta stadgande avses har icke i motiven utvecklats. I 5 § av förslaget gives Konungen rätt att fastställa maximibelopp för premie; anses i ytterligare något hänseende Konungen böra äga giva bestämmelse av allmän lags karaktär, bör innehållet av denna Konungens rätt närmare angivas. Att åt Konungen delegera en lagstiftningsrätt av så obestämd omfattning, som förslaget efter ordalydelsen innefattar, torde strida mot vad hittills varit brukligt.

I övrigt har lagrådet intet att erinra vid ifrågavarande lagförslag i de delar remissen avser.

Förslagen till lagar om ändring i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och om ändring i 1 § lagen om försäkringsavtal

lämnas utan anmärkning i vad dessa förslag äro föremål för lagrådets yttrande.

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ lagen om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.

I 4 § av denna lag är stadgat, att, innan utländsk försäkringsanstalt må börja drivandet av försäkringsrörelse här i riket, skall därtill förvärfvas tillstånd av försäkringsinspektionen. Nu föreslås, att i 5 § skulle införas en bestämmelse, att i fråga om trafikförsäkring tillstånd av försäkringsinspektionen ej skall vara gällande, med mindre tillstånd meddelas jämväl av Konungen. Det lär vara avsett, att därest den utländska anstalten vill erhålla rätt att driva trafikförsäkringsrörelse, anstalten skall, även om dess rörelse här i riket ej skall omfatta annan försäkringsgren, göra två ansökningar om tillstånd. Först skall tillstånd sökas hos försäkringsinspektionen, som har att pröva, huruvida de för utländsk anstalts drivande av försäkringsverksamhet i Sverige i allmänhet uppställda förutsättningarna äro för handen. Finnes detta ej vara fallet, blir ansökningen av inspektionen avslagen. I motsatt händelse skall inspektionen meddela tillstånd, vilket dock, såvitt angår trafikförsäkring, har villkorlig karaktär; det blir med avseende å sådan försäkring gällande först därest Konungen, på ny ansökan av anstalten, meddelar definitivt tillstånd. Vid denna senare prövning tages hänsyn till omständigheter, som äro av betydelse särskilt då det gäller försäkringsrörelse av ifrågavarande art.

Enligt lagrådets mening bör förfarandet lämpligare kunna anordnas så, att, i överensstämmelse med vad som skall gälla för svenska försäkringsanstalter, avgörandet om tillstånd att driva trafikförsäkring helt överlämnas åt Konungen. I detta syfte hemställer lagrådet om sådana ändringar av förevarande lag, att i 4 § 1 mom. intages en erinran om trafikförsäkringslagens stadgande, att för drivande av trafikförsäkringsrörelse erfordras tillstånd av Konungen, att i 2 mom. av samma paragraf föreskrives, att ansökning om tillstånd, vilken, då den avser trafikförsäkring, skall vara ställd till Konungen, skall ingivas till försäkringsinspektionen och vara åtföljd av de i momentet angivna handlingarna, att bestämmelsen i 5 § 1 mom., att försäkringsinspektionen skall under vissa förutsättningar meddela tillstånd, begränsas till att avse andra slag av försäkring än trafikförsäkring, att mellan 1 och 2 mom. i 5 § införas ett nytt moment av innehåll att, såvitt tillstånd sökes till drivande av trafikförsäkringsrörelse, försäkringsinspektionen skall med eget yttrande överlämna ärendet till Konungen samt att i sista momentet av 5 § inspektionen ålägges att föranstalta om där avsett kungörande i händelse tillstånd meddelats av inspektionen eller Konungen.

Lagens 10 § torde böra underkastas den ändring, att återkallelse av meddelat tillstånd skall beträffande trafikförsäkring ankomma på Konungen.

I övrigt lämnas förevarande förslag utan anmärkning.

Ur protokollet:
Ragnar Kihlgren.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 15 februari 1929.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för social-, kommunikations- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bissmark, lagrådets den 14 februari 1929 avgivna utlåtande över de den 25 januari 1929 till lagrådet remitterade förslagen till lag om trafikförsäkring å motorfordon, lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal och till lag om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ lagen den 24 juli 1903 (nr 94, s. 61) om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden:

»Jag saknar anledning att motsätta mig lagrådets hemställan om inarbetande i den föreslagna lagen om trafikförsäkring å motorfordon av det huvudsakliga innehållet i den ifrågasatta kungörelsen med vissa tillsynsbestämmelser. Stadgangena hava med mindre redaktionella jämkningar i lagförslaget upptagits såsom 7, 8 och 13 §§, varjämte i samband härmed bestämmelsen i 5 § sista stycket efter formell jämkning intagits såsom en självständig paragraf, 9 §, samt förutvarande 5 och 6 §§ fått byta plats. Av ändringarna påkallad omparagrafering har vidtagits.

I anledning av lagrådets anmärkning vid 23 § har det åsyftade stadgandet givits det ändrade innehåll, att Konungen äger, vid meddelande av tillstånd till drivande av trafikförsäkringsrörelse, föreskriva de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga, i samband varmed paragrafen i övrigt undergått redaktionell jämkning.

Vad lagrådet anmärkt vid förslaget till lag om ändring i lagen om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket har jag ansett böra beaktas, i anledning varav förslaget ändrats i enlighet med lagrådets hemställan. Samtidigt har den mot 7 § i det remitterade förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon svarande 10 § återförts till sin lydelse enligt fjolårets förslag (6 §).»

Föredraganden uppläser härefter förslag till

- 1) lag om trafikförsäkring å motorfordon,
 - 2) lag om ändring i lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
 - 3) lag om ändring i 1 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal; och
 - 4) lag om ändrad lydelse av 4, 5 och 10 §§ lagen den 24 juli 1903 (nr 94 s. 61) om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket;
- samt hemställer, att förslagen måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Stig Löfgren.