

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1929.

Andra kammaren.

Nr 22

Onsdagen den 20 mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Riksdagsmannen herr Petrus Ödström, som i dag genomgått operation för bukhinneinflammation, är tills vidare oförmögen att bevista riksdagens sammanträden, vilket intygas.

Stockholm den 19 mars 1929.

*Robert Dahl,*  
med. dr.

§ 2.

Vidare upplästes en till kammaren inkommen skrivelse, så lydande:

Reykjavik, den 5 februari 1929.

Talmannen i riksdagens andra kammare,

Stockholm.

Högt ärade herre!

Altingets president och talmän har härmed äran inbjuda riksdagens andra kammare att skicka en representant att med sin närvaro hedra vårt

ALTINGS 1000-ÅRS JUBILEUM,

som blir högtidlighållet senast i juni månad 1930.

Minneshögtidligheterna bli avhållna på Þingvellir, Altingets forna församlingsplats. Festligheterna komma att vara i 3 dagar.

Utförligt program föreligger icke ännu, men kommer senare att tillsändas eder. I övrigt vill varje förfrågan angående festligheterna bli besvarad.

Vi hoppas att den svenska riksdagens andra kammare vill göra oss den äran och glädjen att mottaga vår inbjudan.

Med högaktning,

*Asg. Asgeirsson,*  
Altingets president.

*Jón Baldvinsson,*  
Första kammarens talman.

*Benedikt Sveinsson,*  
Andra kammarens talman.

Benäget svar torde sändas till *Skrifstofa Alþingis, Reykjavik.*

Härefter yttrade herr **förste vice talmannen**: Herr talman! Jag hemställer, att kammaren måtte besluta med tacksamhet antaga denna inbjudan, uppdraga åt herr talmannen att besvara inbjudningsskrivelsen och vidare besluta, att ett ombud och en suppleant för denne skola utses att å andra kammarens vägnar representera riksdagen, men att, då jubileumsfesten äger rum först under nästkommande år, uppskjuta valet av ombud och suppleant till nästa riksdag.

Denna hemställan bifölls.

*Andra kammarens protokoll 1929. Nr 22.*

## § 3.

Avlämnades följande Kungl. Maj:ts propositioner, nämligen av:

herr statsrådet *Johansson* propositionerna:

nr 196, angående statsbidrag till byggande av nybyggesvägar;

nr 197, angående vissa ändringar i den för skogsskötseln inom lappmarken m. fl. områden gällande s. k. lappmarkslagen;

nr 198, angående upplåtande av kronotorp å vissa kronoparker m. m.;

nr 199, angående ändring i villkoren för statsbidrag från statens avdikningsanslag;

nr 200, angående vissa pensioner från statens domäners fond;

nr 201, angående vissa pensioner från allmänna indragningsstaten;

nr 202, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt vissa änkor efter befattningshavare i statens tjänst;

nr 203, angående överlåtelse till staten av viss fastighet för anordnande av trädgårdsskola för norra Sverige m. m.;

nr 205, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt lantbruksskolföreståndaren P. Rösiö; och

nr 204, med tillkännagivande, att i statsverkspropositionen under nionde huvudtiteln bebadad framställning om anslag till premielån för byggnadsarbeten vid lantarbetarsmåbruk icke kommer att föreläggas riksdagen;

herr statsrådet *Malmberg* propositionerna:

nr 207, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Umeå stad;

nr 208, angående provisoriska pensioneringsbestämmelser i avseende å vissa beställningshavare vid marinen; och

nr 209, angående försäljning av en del av lägenheten Rya Nabbe i Göteborg; samt

herr statsrådet *Vult von Steyern* propositionen, nr 192, angående pension å allmänna indragningsstaten åt konsuln i Triest, generalkonsuln C. V. Lexow och årligt understöd åt f. d. förste vaktmästaren i utrikesdepartementet L. E. Larsons änka.

Samtliga avlämnade propositioner bordlades.

## § 4.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet propositionerna:

nr 212, angående anslag till kammarkollegium för budgetåret 1929/1930;

nr 180, angående provisorisk avlöningsförbättring åt lärare vid folk- och småskolor samt vid högre folkskolor; och

nr 181, angående provisorisk avlöningsförbättring för lärare vid de allmänna läroverken m. fl.;

till behandling av lagutskott propositionerna:

nr 184, med förslag till lag om försäkring för vissa yrkessjukdomar; och

nr 185, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens åren 1925, 1926 och 1928 fattade beslut;

till statsutskottet propositionerna:

nr 206, angående anslag till socialstyrelsen m. m.; och  
nr 210, angående anslag till bekämpande av arbetslösheten;

till bankoutskottet propositionen, nr 211, angående pension åt extra ordinarie kanslibiträdet i statskontoret Anna Scherdin; samt

till bevillningsutskottet propositionerna:

nr 213, angående statsmonopolet å tobakstillverkningen i riket; och  
nr 219, angående ändring i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa, i vad angår vissa kemiska preparat.

### § 5.

Herrar *Järtes* och *Andersons* i Linköping på kammarens bord liggande motion, nr 408, som nu föredrogs, remitterades till statsutskottet.

### § 6.

Vid härfpå skedd föredragning av statsutskottets memorial, nr 32, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala blev den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen av kammaren godkänd.

### § 7.

Föredrogs, men bordlades åter andra lagutskottets utlåtanden nr 25 och 26 samt andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande nr 5.

### § 8.

Ordet lämnades härefter till herr **förste vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag hemställer att kammaren måtte besluta, att motionstiden för samtliga nu remitterade kungl. propositioner, med undantag av propositionen nr 180, beträffande vilken motsvarande beslut redan blivit fattat, må utsträckas till det plenum, som inträffar näst efter 20 dagar från propositionernas avlämnande.

Denna hemställan bifölls.

### § 9.

Till avgörande företogs första lagutskottets utlåtande, nr 14, i anledning av dels Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 15 februari 1929 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 99, vilken behandlats av första lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen 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.

*Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.*

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.  
(Forts.)

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehafat fyra i anledning av propositionen inom riksdagen väckta motioner, nämligen inom första kammaren:

nr 245 av herr *Möller* samt

inom andra kammaren:

nr 368 av herr *Andersson* i Rasjön,

nr 382 av herr *Olsson* i Golvvasta, och

nr 384 av herrar *Andersson* i Dunker och *Johansson* i Bro.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts förslag ej kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga vid momentet fogade förslag 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

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;

B) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville skyndsammast möjligt verkställa utredning, huruvida och i vad mån skyldighet borde stadgas för trafikförsäkringsgivare att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda; samt

C) att de i anledning av propositionen väckta motionerna måtte anses besvarade genom utskottets hemställan under A) och B).

Reservationer hade likväl avgivits

vidkommande utskottets hemställan i dess helhet:

av herrar *Norling*, *Fredrik Julin* och *Johansson* i Brånalt, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

A) att riksdagen måtte, med avslag å förevarande proposition, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om förnyad utredning rörande trafikförsäkringens organisation, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda;

B) att riksdagen — — — — föranleda; och

C) att de — — — — och B); samt

av herrar *Klefbeck* och *Lindqvist* i Halmstad, vilka med instämmande i huvudsak av herr *Olsson* i Mellerud förklarar, att de inom utskottet yrkat bifall i princip till ett av herr *Möller* i dennes ovanberörda motion framställt förslag att anordna trafikförsäkringen i riksförsäkringsanstalten enligt det automatiska systemet, så att alla, som ej tecknat försäkring i enskilda anstalter, skulle vara automatiskt försäkrade i riksförsäkringsanstalten, men att de, då berörda yrkande icke biträtts av utskottet, ansett sig böra rösta för yrkandet om bifall i huvudsak till Kungl. Maj:ts förslag; samt

vidkommande 11 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon

av herrar *Åkerman*, *Klefbeck* och *Olsson* i Mellerud; och

av herr *Lindqvist* i Halmstad.

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av herr **Björkman**, som yttrade: Herr talman! Jag ber att få hemställa, att detta utlåtande må företagas till avgörande punktvis och punkten A på det sätt, att de däri behandlade lagförslagen föredragas vart för sig, förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, där så erfordras, paragrafvis med promulgationsstadganden, ingress och rubrik sist, varefter och sedan alla lagförslagen blivit genomgångna, utskottets hemställan i punkten A föredrages, att vid behandlingen av den paragraf, varom först uppstår överläggning, denna må omfatta utlåtandet i dess helhet, samt att lagtext ej må behöva uppläsas i vidare mån, än sådant av någon kammarens ledamot begäres.

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m. (Forts.)

Denna hemställan bifölls.

*Mom A).*

*Det av utskottet framlagda förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon.*

Efter föredragning av 1 § anförde:

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet **Bismark**: Herr talman! Den proposition, som här föreligger, är i sina grunddrag överensstämmande med den proposition, som förra gången blev av andra kammaren avslagen. Anledningen till kammarens avslag förra året var huvudsakligen den, att man önskade erhålla en utredning angående möjligheten av statens medverkan i fråga om förevarande försäkring. Man ansåg, att, då man tvingar motorfordonsägare att försäkra, så måste man ha en starkt betryggande kontroll över, att ej oskäligen premier avfordras dessa bilägare. Och man ansåg, att man under alla omständigheter måste ha utredning om, huruvida icke lämpligaste formen för kontrollens utövande vore, att staten själv tillhandahölle försäkring på skäligen villkor, varigenom då alla, som ville begagna sig av en sådan försäkring, hade tillfälle att erhålla den hos staten.

Riksförsäkringsanstaltens utlåtande rörande en dylik genom statligt organ förmedlad försäkring föreligger numera. Riksförsäkringsanstalten har i sitt utlåtande framlagt fördelarna och nackdelarna av en försäkring genom statens försorg, och den har icke uttalat någon bestämd mening, huruvida staten borde gå in för en dylik försäkring. Den har överlämnat åt Kungl. Maj:t och riksdagen att avgöra, om det finnes skäl att gå in för en försäkring genom statsanstalt. Emellertid har lagrådet, som granskat förslaget, sammanfattat sitt omdöme om riksförsäkringsanstaltens yttrande sålunda: »Riksförsäkringsanstalten har emellertid i sitt utlåtande utvecklat, att på grund av den ifrågavarande försäkringens särskilda karaktär praktiska svårigheter möta mot anstaltens deltagande i försäkringen», och har sålunda för sin del haft den uppfattningen, att de skäl, som riksförsäkringsanstalten anfört mot statlig försäkring, övervägde de skäl, som tala för en sådan försäkring. Själv har jag haft den uppfattningen att det är alldeles nödvändigt, att, när man inför en tvångsförsäkring av detta slag, ha betryggande kontroll över, att ej oskäligen premier debiteras vederbörande, och de ändringar, som föreslagits i den nuvarande propositionen jämförd med föregående års, ha också gått ut på att stärka denna kontroll, att göra den effektiv i allra högsta grad. Då det gällt för mig att taga ställning i frågan, om man skall anlita en statens försäkringsanstalt eller nöja sig med en av staten utövad kontroll på annat sätt, har det synt mig, att mycket starka skäl föreligga för att välja den senare formen. Jag skall be att något närmare få redogöra för dessa skäl.

Ansvarsförsäkringen är endast en del av de försäkringar, som i allmänhet tagas i fråga om motorfordon. Utom ansvarsförsäkring äro de vanliga försäk-

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

ringsformerna brandförsäkring, stödförsäkring och vagnskadeförsäkring. Premierna för en enkel ansvarsförsäkring utgöra för närvarande för en vanlig trafikbil till exempel 85 kronor, under det fullständig försäkring, omfattande alla formerna, drager en premie av 285 kronor under samma förutsättningar. Man ser här alltså, att de bolag, som driva fullständig försäkringsrörelse, ha ett mycket större fält att slå ut sina kostnader på. En reglering kan vara lika dyrbar, om den avser att bedöma en skada enligt ansvarighetslagen, som om det gäller att reglera samtliga skador på en gång. Man skickar dit ett ombud och gör en värdering. Detta behöves i båda fallen. Det blir ej någon ökad kostnad för denna särskilda ansvarsförsäkring. Redan detta gör, att de privata företagen ha ett mycket starkt försprång framför en statsanstalt, som endast arbetar med den detalj av försäkringen, som utgöres av ansvarsförsäkringen.

Nu har beträffande det sätt, varpå staten skulle gå in, i händelse den skulle taga hand om försäkringen, riksförsäkringsanstalten alldeles avgjort enligt min mening ställt sig på den ståndpunkten, att något monopol icke bör ifrågakomma. Det skulle vara för allmänheten i högsta grad obehämligt, om den nödgades taga försäkring på olika håll, ansvarsförsäkring hos staten och de andra försäkringarna hos enskilda bolag. De regleringar, som i sådana fall skulle uppkomma, skulle bli så besvärliga och föranleda så många tvister och rättgångar, att det skulle bli till stor nackdel för allmänheten. Den enda form, som riksförsäkringsanstalten synes på allvar velat ifrågasätta, är den, som herr Möller i första kammaren upptagit, nämligen att riksförsäkringsanstalten skulle taga hand om alla de motorfordon, som icke vore försäkrade i enskilt bolag. Man har då räknat med, att de enskilda bolagen skulle få behålla ungefär de försäkringar de för närvarande ha. Det säges i utredningen här, att dessa bilar äro i regel försäkrade icke blott för ansvar mot tredje man utan även för vagnskada, stöld och brand. Följaktligen talar allt för, att dessa försäkringar skulle få bibehållas av de enskilda bolagen. Men sedan har riksförsäkringsanstalten utgått från, att de återstående bilarna skulle till större delen bli försäkrade i riksförsäkringsanstalten. Detta antagande förefaller mig i hög grad optimistiskt. Vad ha vi för anledning att antaga, att de enskilda bolagen, när det kommer en lag till stånd, som förelägger bilägare att försäkra sina fordon, icke skulle hålla sig framme och plocka till sig dessa bilar? Man har nämligen från riksförsäkringsanstaltens sida tänkt sig, att riksförsäkringsanstalten icke skulle ha någon som helst anskaffningsagentur, utan den skulle nöja sig med vad som blir kvar. Alltså lämnar anstalten fältet öppet för de enskilda agenterna att verka. Det är denna fördel för riksförsäkringsanstalten, att den icke har anskaffningsagentur, som skulle motivera, att anstaltens kostnader bli mindre. Nu tror jag för min del icke, att riksförsäkringsanstaltens kostnader komme att bli mindre, trots att den icke har anskaffningsagentur, därför att den stora fördelen för de enskilda bolagen att röra sig på ett större område gör, att de under alla förhållanden komma att kunna sätta premierna lika med statens. Konkurrensen kommer att tvinga dem att göra det. Uppstår därigenom förlust, måste de efter rent affärsmässigt bedömande lägga den på de övriga försäkringarna. De kunna ej undvika denna försäkringsform och tvingas att följa staten. Å andra sidan äro riksförsäkringsanstaltens kostnadsberäkningar för statens del baserade på ett antal av 80,000 bilar. Man räknar med 200,000 bilar, varav 120,000 äro försäkrade. De övriga skulle försäkras i riksförsäkringsanstalten. Hur är det tänkbart, att anstalten skall få dessa 80,000 bilar? Jag tror, att försäkringsagenter i allmänhet äro ganska svåra att stå emot, när de gå på och göra försäkringar, men ännu mera oemotståndliga bli de, när det gäller en försäkring, som vederbörande äro tvungna att taga. De komma att utveckla hela sin vältilighet för att bevisa, att försäkringen bör tagas i det bolag de representera.

Och det blir sannerligen ej svårt att övertyga om, att vederbörande ej bör anlita staten, ty jag tror, att t. ex. ett sådant argument kommer att ha en mycket stark verkan, som att staten aldrig kan reglera så fort och liberalt som det enskilda bolaget. Det ligger en stor fond av sanning däri, ty staten kan icke, när det gäller regleringar, uppträda på samma sätt som ett enskilt bolag. Och dessutom göra vissa omständigheter, att staten vid själva regleringarna blir handikappad på ett mycket olycksdigert sätt. Jag ber att få anföra ett exempel. De enskilda bolagen ha en överenskommelse, att när en kollision inträffar, där t. ex. båda vagnarna eller en av dem skadas, och båda vagnarna äro försäkrade för vagnskada, göres ingen utredning mellan bolagen, hur denna skada skall betalas, utan de ta hela skadan för de båda vagnarna och slå ut hälften på var. Det kan staten ej göra. Den måste ha en utredning om vem som är vållande till skadan, och ett beslut måste grundas på en omfattande insamling av material för detta ändamål. Detta gör, att statens regleringar komma att bli mycket dyrbarare än de enskilda bolagens, och det kommer att för allmänheten verka irriterande, att det blir så långa dröjsmål med skadornas reglerande, som måste följa av dylika utredningar. I stället för att riksförsäkringsanstalten skulle få dessa 80,000 motorfordon, som den räknat med, föreställer jag mig, att den konkurrens, som den blir utsatt för från de enskilda bolagens sida, kommer att bli så stark, att man kan befara, att denna försäkringsstock kommer att gå ner till nästan hur låg gräns som helst. Det är möjligt, att det kan bli en restslump, som staten får, och denna slump, som man får, blir ej av det bästa. Det har klagats från försäkringsbolagen över detta lagförslag, att de därigenom skulle bli tvungna att taga emot försäkringar av vilken bilägare som helst, även om de visste att han var vårdslös och alltså försäkringen medförde särskilt stor risk för bolagen. Naturligtvis komma de icke att inrikta sin verksamhet på sådana försäkringar; de komma att lämnas obeaktade och hamna hos staten. Och staten får sådana, som icke kunna betala premierna och vilkas försäkringar därför upphört hos bolagen. Men jag hemställer hos herrarna, om det är någon lyckad försäkringsstock, som på så sätt kommer att hamna hos riksförsäkringsanstalten?

På grund av dessa skäl kan man befara, att de kostnadsberäkningar, som riksförsäkringsanstalten gjort, komma att visa sig vila på mycket lösan sand, och att riksförsäkringsanstaltens verksamhet kommer att med de premier som fastställts gå med betydande förlust. Men då får man fråga, vad har staten, då det gäller kontroll, för slagkraft mot de enskilda bolagen, när det visar sig, att de egna premierna icke täcka de egna utgifterna? Staten förlorar sin auktoritet på det sättet. Hur skall staten kunna säga till de enskilda bolagen, att de skola hålla de fastställda premierna, när det visar sig, att staten icke kan själv driva verksamheten med samma premier? Jag tror, att det för staten blir ett mycket riskabelt experiment, kanske till slut ett sorgebarn, som kan vålla oreda och bringa förvirring på alla håll.

Enligt min mening bör man således icke gå in för detta, och vill jag i detta sammanhang påpeka en annan sak, som framhållits av en reservant i riksförsäkringsanstalten, vilken avstyrkt riksförsäkringsanstaltens deltagande i försäkringen. Han framhåller den konflikt som kan uppkomma emellan statens intresse av att beivra förseelser emot trafiksäkerheten och den statliga försäkringsanstaltens intresse såsom representant för de försäkrade motorfordonens ägare. Man kan — jag skall blott taga ett exempel — tänka sig å ena sidan, att en åklagare yrkar ansvar på en chaufför för vårdslös körning, och å andra sidan att riksförsäkringsanstaltens ombud säger, att vederbörande icke gjort sig skyldig till vållande och på grund härav frias från skadeersättning. Detta är naturligtvis en ganska prekär situation. Denne reservant har helt och hållet avstyrkt för sin del riksförsäkringsanstaltens deltagande, och detta

Ang. lag om trafikförsäkring motorfordon m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
i motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

är ett av hans skäl emot. Jag kan icke underlåta att säga, att jag för min del anser, att detta skäl förtjänar beaktande i högsta grad, och även utskottet och en del av reservanterna ha betonat anmärkningens betydelse.

Om man sålunda icke vill gå in för statlig försäkring, är det av vikt att utöva kontroll. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på att i den kungl. propositionen ha träffats mycket ingående bestämmelser i den vägen. Det är bestämmelser om att de enskilda försäkringsgivarna icke få beräkna högre premier än som motsvarar omkostnaderna plus utbetalda skador och dessutom skälig vinst. I propositionen har närmare utförts, att man har ansett, att konkurrenskostnader icke böra räknas och icke onödiga anskaffningskostnader. Det skall vara skarp kontroll över att kostnaderna hållas inom skälig ram.

Jag tror icke, att de bestämmelser, som träffats beträffande kontrollen, ha blivit föremål för kritik, utan tvärtom har man från alla håll haft den uppfattningen, att de fylla de krav, som man kan ställa på dem. Men jag ber att få fästa uppmärksamheten på att det finnes en annan väg att utöva kontroll, och det är genom ömsesidighetsbolagen. Vi ha 8—9 ömsesidighetsbolag, som försäkra bilar för sina delägare, och det är genom lagen öppnad en möjlighet att bilda dylika ömsesidighetsbolag.

Det synes icke av reservationen emot utskottets förslag, men jag tror icke jag tar fel, då jag säger, att bakom vissa ledamöters i lagutskottet ståndpunkttagande ligger nog en stark känsla av att de icke vilja ha någon försäkring alls. De anse den utgöra en onödig beskattning, särskilt på lantmännen. De använda, säger man, sina bilar så sällan, och de köra så försiktigt, att hela denna försäkring förefaller dem onödig. Nu är det emellertid så, att även den försiktigaste bilkörare kan komma i det läge, att han blir skadeståndsskyldig, därför att bevisningsreglerna enligt vår ansvarighetslag äro sådana, att han måste icke blott vara försiktig utan han måste även styrka, att han varit försiktig, och det är ibland ganska besvärligt att genomföra en sådan bevisning. Jag tror, att en försiktig person, som äger en bil, bör taga på sig utgiften att försäkra den. Den invändningen synes mig icke värd alltför mycket beaktande. Men det finnes hos dessa lantmän, som ha bilar, som de använda i mycket ringa utsträckning, en känsla av att de premier, som avfordras dem, äro för höga; men de ha ju den utvägen att bilda ömsesidighetsbolag. Och med den organisationsförmåga, som utmärker våra lantmän, kommer det enligt min mening icke att dröja länge, om lagen genomföres, innan vi ha sådana ömsesidighetsbolag för deras räkning. De kunna t. ex. bestämma, att anslutning får ske endast av hemmansägare. Och möjligen kunna de också bestämma, att var och en skall stå en självrisk på ett mindre belopp av t. ex. 1,000 kronor. Har man bildat en ömsesidighetsförening, där man tar självrisk för ett mindre belopp, kan man försäkra sig mot de stora skadorna för ett ganska billigt belopp. Jag hyser icke tvekan om att, om lagen antages, få vi se en utveckling sådan som jag här angivit.

Herr talman! Jag har nu utvecklat huvudgrunderna för bifall till den kungl. propositionen, och jag tror för min del, att det vore högst beklagligt, om frågan skulle falla ytterligare en gång. Jag är icke säker på att alla de reservanter, som här gått in för statsanstalt, skulle stå fast på den ståndpunkten i händelse det föreläge en kungl. proposition, som ginge in för en statsanstalt. Jag har den uppfattningen, som jag sagt, att det ligger bakom något annat, en motvilja mot hela saken. Även om här i kammaren skulle finnas en majoritet *i dag* för statsingripande på detta område, är jag icke säker om att samma majoritet kommer att finnas *den dag*, då en proposition med ett lagförslag byggt på statsdrift skulle ligga på bordet. Jag väljar alltså till kammaren att söka lösa frågan i dag. Ett uppskov kan medföra, att en massa



människor icke få ersättning för dem vållad skada. Det oeffterrättlighetstillstånd, som nu så länge rått, bör ej ytterligare få fortfaara.

**Herr Lindqvist** i Halmstad: Herr talman, mina herrar! Jag har icke begärt ordet här i dag för att taga upp någon polemik mot herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet, även om jag i den fråga, som nu föreligger, har på vissa punkter en mot honom avvikande uppfattning. Jag har tillåtit mig begära ordet, då jag är en av reservanterna i frågan, och jag vill med några ord motivera det ståndpunktstagande jag kommer att göra, när det gäller att senare i dag vid votering taga ställning till det lagförslag som föreligger.

Jag vill först erinra om att 1916 års riksdag antog en lag, en lag, som avsåg ansvarighet för skada till följd av trafik med motorfordon. Jag vill erinra om att redan vid lagens antagande hade man klart för sig, att icke denna lag ensam komme att vara tillräcklig för att skydda vid de skador, som uppstå till följd av automobiltrafiken. Allt eftersom åren gingo, visade det sig också, att av dem, som körde bilar, var det många, som råkade ut för olyckor och blevo ådömda skadeersättning till skadelidande personer, men som icke hade ekonomisk möjlighet att komma ut med den skadeersättning, som de hade att utgöra. I huru hög grad, i hur många fall eller till huru stora belopp, som de skadelidande kommit att bli i avsaknad av skadestånd, som de bort få, har icke varit möjligt att få reda på, men man har anledning tro, att de, som icke kommit i åtnjutande av dem tilldömda skadestånd, äro icke så få utan ganska många. Den uppfattningen får man litet var, då man läser i tidningar om bilolyckor och skadeersättningar. Man får den uppfattningen, att det är många, som icke få ut de skadeersättningar, som de enligt 1916 års lag eljest skulle ha rätt att få.

I riksdagen framkommo år 1925 flera motioner, både i första kammaren och i andra kammaren, där man påtalade dessa förhållanden och där man föreslog, att riksdagen skulle vidtaga åtgärder på det sättet, att envar bilägare skulle vara skyldig att taga försäkring, som skyddade de skadelidande i sådana fall, om vilka jag förut talat. En enig riksdag tog upp vad dessa motionärer hade anfört, och det kom en riksdagsskrivelse till stånd. I anledning av denna riksdagsskrivelse 1925 hade riksdagen att under fjolåret behandla ett lagförslag, som avsåg att reglera dessa förhållanden, ett lagförslag, som enligt vad herr justitieministern nyss sade, till sina grundvalar skulle vara ungefär lika med det, som nu föreligger. Detta lagförslag blev avstyrkt av första lagutskottet. Det blev sedan bifallet av första kammaren. Första kammaren tog nämligen en reservation, som var bifogad utskottets utlåtande, då däremot andra kammaren biföll utskottets hemställan och gick på avslag på den då föreliggande propositionen.

Då man nu frågar sig vad orsaken kunde vara till att det lagförslag, som förelåg i fjol, blev av andra kammaren avslaget, så torde man kunna säga, att döma av utskottets utlåtande och av den debatt, som fördes i kammaren, att det var särskilt tvenne punkter, som voro sådana, att kammaren icke ansåg sig kunna taga förslaget sådant som det förelåg. Det ena skälet var, att de rena olycksfallen föllo i det dåvarande lagförslaget utanför liksom i dagens förslag. Även med trafikförsäkringens antagande skulle icke skadestånd komma att utgå vid rena olycksfall. Det var särskilt en talare på norrlandsbänken, som kraftigt underströk önskvärdheten, ja behovet av att de rena olycksfallen skulle falla under lagens bestämmelser. Det andra skälet för att andra kammaren gick på avslag var, ja det egentliga huvudskälet därför var, att det i regeringens förslag icke tillräckligt beaktats en del av det, som 1925 års riksdag hade ansett, att man borde beakta vid utarbetandet av en proposition i ämnet.

I den riksdagsskrivelse, som avläts 1925, hade det framhållits i fråga om darent organisatoriska förhållandena, att det var åtskilligt, som talade för att för-

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.  
Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

säkringsverksamheten anförtroddes åt de privata försäkringsföretagen och de med dessa likställda ömsesidiga försäkringsbolagen. Men så hade utskottet sagt, att utredningen borde även taga under övervägande huruvida en sådan försäkringsverksamhet, varom det här vore fråga, lämpligen kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten. Det var detta övervägande, som man ansåg — och det med rätta — icke hava skett inom justitiedepartementet, där man haft att taga ställning till denna fråga. Någon utredning i fråga om riksförsäkringsanstaltens medverkan vid försäkringen förelåg icke, och detta var, som jag sagt, huvudskälet till att förslaget föll under fjolåret. Den utredning, som riksdagen hade begärt 1925, och vilken andra kammaren också underströk vid fjolårets riksdag, har nu kommit att verkställas under förra året, och den nuvarande justitieministern har haft denna utredning framför sig, när han hade att taga ställning till framläggande av en proposition för årets riksdag. Av de olika tänkbara sätten för att staten skulle komma att medverka vid lämnande av försäkringar, har det varit särskilt ett system, som statsrådet haft att pröva, och det var systemet med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten i sådana fall, där försäkring icke tecknats i enskild försäkringsanstalt. Men när herr statsrådet haft att pröva denna fråga, har han såväl i propositionen som här i dag givit uttryck åt den uppfattningen, att han icke tror, att det åtminstone för närvarande skulle vara lyckligt att staten medverkade såsom försäkringsgivare, och han har i stället sökt tillmötesgå de önskningar och de krav, som varit resta, på det sättet, att han sökt få en skärpning av kontrollen, en skärpning mot vad som förelåg i fjolårets proposition. Genom denna skärpning av kontrollen, sådan den blivit anordnad, har herr statsrådet ansett, att man kunde undvika, att staten komme att medverka såsom försäkringsgivare. Herr Möller har i första kammaren väckt en motion, i vilken han yrkar på att staten skulle medverka såsom försäkringsgivare, och han har då tagit upp systemet med en automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten. Utskottsmajoriteten har icke velat vara med om denna herr Möllers motion, utan utskottet har på ungefär samma skäl och med ungefärligen herr justitieministerns motivering avvisat tanken på att staten skulle medverka på sätt, som herr Möller föreslagit. Jag har för min personliga del ett livligt intresse av att få staten medintresserad såsom försäkringsgivare. Jag vill icke säga, att jag blivit övertygad om att det rent automatiska systemet är det enda eller det allra bästa, men det har varit det enda för tillfället tänkbara att kunna realisera; och inom utskottet har jag tillsammans med några kamrater talat för herr Möllers motion. Vi ha talat för att den i princip borde bifallas. Vi lyckades icke få utskottsmajoriteten med oss om att till riksförsäkringsanstalten remittera för dess yttrande ett förslag till de förändringar i lagtexten, som skulle betingas av ett bifall i princip till herr Möllers motion. Då ha vi skrivit i den reservation, som finnes bifogad utlåtandet, att vi komma att i kamrarna, när ärendet där föredrages, yrka på att ärendet återremitteras till lagutskottet. Nu har första kammaren för sin del redan avgjort frågan, och ett yrkande om återremiss, som där ställdes, blev avslaget. Jag kan naturligtvis icke i dag ställa ett yrkande om återremiss, då därmed ingenting skulle vinnas, ty även om, vilket icke är tänkbart, andra kammaren skulle gå med på denna återremiss, skulle utskottet endast ha att uppmana andra kammaren att fatta beslut.

Jag har ansett och anser fortfarande, att när staten här genom en lagstiftning tvingar en viss grupp av medborgare — nämligen de, som äro ägare till motorfordon — att försäkra mot de skador, som det här är fråga om, borde det väl vara både sakligt och rent principiellt riktigt, att staten samtidigt ginge in för att bli försäkringsgivare och på det sättet sörjde för, att icke andra omkostnader än de, som voro absolut nödvändiga, komme att åvila motorfordonens ägare. Sägna vad man säga vill — det är omöjligt att kunna bevisa någonting

— men jag för min del har åtminstone den uppfattningen, att en större sannolikhet föreligger för att motorfordonsägarnas intressen skola bli bättre tillgodosedda i en statsanstalt än vad de skulle bli i en enskild anstalt.

Herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet har i dag talat om alla de svårigheter, som skulle uppstå, om det bleve en statsanstalt. Ja, jag tror även jag, att en del svårigheter skulle uppstå, och jag tror icke, att det är svartmålningar allt vad herr justitieministern sagt, även om jag tror, att han ser väl mörkt på denna sak. Tydligt är emellertid, att om staten ginge in såsom försäkringsgivare, finge man lov att se till och sörja för, att riksförsäkringsanstalten icke finge arbeta under ämbetsmannalikhande former, utan att den finge arbeta mera fritt, så att den skulle kunna bli mera jämställd i vissa avseenden med de enskilda anstalterna. Vad de enskilda försäkringsbolagen alltid måste räkna med är, att utöver de nödiga omkostnaderna måste försäkringsbolagen också se till, att de lämna vinst åt sina aktieägare. Även om man icke kan säga detta i fråga om de ömsesidiga försäkringsbolagen, får man icke blunda för, vad det ändå har för betydelse, låt vara icke så mycket för premiesättningen, men på annat sätt, ifall man här skulle gå in för och se till att de, som sitta i styrelsen, i ledningen för ett ömsesidigt företag, skulle få en sådan ersättning, att den oberoende av vinsten i väsentligt hög grad överstege de löner, som staten betalar sina verk och betalar till riksförsäkringsanstalten.

Jag var som hastigast inne i första kammaren i går, när denna fråga behandlades. Och då hörde jag, att en talare efter det att han — fastän mycket kraftigare än jag — kritiserat det kungl. förslaget, sade ungefär som så, att frågan ligger nu så till, att man har att välja på att i år taga ett mindre gott förslag eller vänta till nästa år och då få ett bättre förslag. När jag haft att taga ställning till denna fråga, måste jag säga, att jag icke kunnat se lika ljus på framtiden, som denne talare gjorde, när han fällde detta yttrande. Låge saken så enkelt till att man hade att välja mellan att i år taga det förslag, som föreligger och som är mindre gott, såsom det sades, och få ett bättre förslag till nästa år, skulle jag för min del icke tveka ett ögonblick för att tala för och även sedan rösta för rent avslag på Kungl. Maj:ts förslag eller utskottets förslag. Men jag anser icke, att frågan ligger så till, och därför kan jag icke för min del i dag tala för avslag och icke heller rösta för avslag, trots att jag erkänner och är medveten om de stora brister, som finnas i förslaget, särskilt detta, att staten icke skulle komma att bli med såsom försäkringsgivare. Jag befarar nämligen, att om frågan faller i år, faller den icke endast till nästa år, utan den faller flera år framåt, och det är den faran, om den är berättigad eller icke, vet jag icke, och det är denna min uppfattning om faran i att få frågan uppskjuten på lång tid framåt, som gjort, att jag icke nu kan tala för eller rösta för rent avslag.

Vi ha sagt i vår reservation, att ett avslag på det nu föreliggande förslaget skulle komma att medföra allvarliga olägenheter. Jag vill icke göra här i dag såsom en talare gjorde under fjolårets riksdag, när denna fråga förelåg, när han talade om nödvändigheten av att riksdagen antog det förslag, som då förelåg. Han sökte nämligen visa på en massa olyckor och huru illa det vore ställt, när så många icke kunde få ersättning på grund av de skador, som de lidit genom motorfordonstrafiken. Det skall jag icke göra. Jag vill blott säga, att jag vet, att för varje år som går utan att denna lag finns, riskerar man att en del människor bli blottställda, och detta icke blott i ekonomiskt avseende, just på grund av att man icke har denna lag. Jag vet väl, att i första kammaren i går, när denna fråga behandlades, var det flertalet av den kammarens ledamöter, tillhörande samma parti som jag, vilka röstade för det avslagsyrkande, som var framställt i den kammaren. Men frågan ligger i dag till, såvitt jag kan se, på ett annat sätt än den låg till när första kammaren i går behandlade

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.  
Forts.

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
i motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

den. När första kammaren i går hade att taga ställning till det avslagsyrkande, som då var framställt, hade den att taga ställning till den reservation, som herrar Norling, Julin, Fredrik, och Johansson i Brånalt framlämnat. Det avslagsyrkande, som gjordes, och vilket de röstade på, avsåg sålunda en riksdagsskrivelse, i vilken riksdagsskrivelse man begärde att till nästa år få fram ett nytt förslag i denna fråga på sätt, som reservanterna gjort hemställan om. Man kunde också ha anledning tro, när det talades och röstades för detta förslag, att andra kammaren skulle komma att, om nu första kammaren ginge på den linjen, taga denna reservation och det sålunda skulle vara möjligt att få en riksdagsskrivelse till stånd. Det förefanns sålunda utsikt att få en riksdagsskrivelse till stånd, och läget var sålunda då rätt väsentligt ett annat. Men nu ligger det så till, att om andra kammaren i dag går för avslag, så blir det ingen riksdagsskrivelse, utan det blir rent bord. Det blir ingenting gjort ifrån riksdagens sida. Nu kan det sägas — jag skulle tro, att det kommer att sägas av dem, som komma att tala för avslag — att ingen regering väl ändå kan uraktlåta, om andra kammaren nu går på avslag, att taga hänsyn till innebörden i ett andra kammarens avslagsbeslut och även till betydelsen av den stora minoritet, som fanns i första kammaren. Jag vet icke, i huru hög grad en regering anser sig böra taga hänsyn till ett uttalande, som tagit sig uttryck på detta sätt. Men jag tycker, att det väl ändå i viss mån bör vara beroende på vad frågan gäller och huru det i övrigt ligger till. För min del vägar jag icke tro, efter det ständpunktstagande, som den nuvarande justitieministern tillkännagivit till frågan om statens medverkan såsom försäkringsgivare, att han skulle, om han sitter kvar ett annat år, kunna kasta om och komma med en proposition, i vilken staten är upptagen såsom försäkringsgivare. Det vill förefalla mig, att han allt för mycket låst fast sin åsikt både i den skrivna propositionen och i det uttalande, som han i dag haft.

Allt detta gör, att jag för min del sålunda icke kan se så ljusst på denna fråga, som reservanterna, herr Norling m. fl., gjort. Jag tror sålunda, att ett avslag i dag innebär ett avslag för lång tid framåt, och det är detta som gjort, att jag för min del icke vill taga det ansvar, som kan följa av att gå in för ett avslag.

Med dessa ord, herr talman, tror jag mig hava i någon mån, om även bristfälligt, motiverat, varför jag i dag icke kommer att rösta för avslag på propositionen. Jag kommer att rösta för densamma med de ändringar, som vi upptagit i ett par detaljreservationer.

Herr **Andersson** i Dunker: Herr talman! I utskottets utlåtande på sidan 16 har jag fäst mig vid några rader, som lyda så: »Huru många motorfordon, som för närvarande äro oförsäkrade, torde icke kunna exakt uppgivas, men deras antal lär kunna uppskattas till omkring 40 procent av alla registrerade motorfordon eller i runt tal över 70,000. En stor del av dessa oförsäkrade fordon torde ägas av personer, som icke äro solventa för gäldande av större skadeståndsbelopp. För närvarande händer det därför säkerligen ej sällan, att personer i följd av motortrafiken tillskyndas skador utan att de därför erhålla ekonomisk gottgörelse.» Det finns enellertid varken i propositionen eller i utlåtandet någon som helst statistik eller redogörelse för huru många olyckor som skett och åstadkommits genom de oförsäkrade fordonen och huru många av dessa, som icke blivit ersatta. Man vet icke, om det förekommit 10 eller 100 eller 1,000 fall, utan man gör ett antagande, att det förekommit olyckor, och sedan bygger man på detta antagande hela denna lagstiftning, som har så ingripande betydelse för stora grupper av vårt folk. Nu vill jag för min del icke med detta hava sagt, att jag är motståndare till en obligatorisk försäkring överhuvud, men i princip kan jag icke vara med om en försäkring, sådan den här är utformad. Jag vill i varje fall från början säga ifrån, att jag kan för min del

vara med om en obligatorisk försäkring, om den blir lagd på sådant sätt, att den skapar större rättvisa beträffande premierna än vad nu synes vara fallet. Det var just på grund av den i propositionen föreslagna anordningen beträffande premierna och en del övriga bestämmelser, som jag ansåg mig böra motionera om avslag på den kungl. propositionen.

Rörande premiernas storlek har man ju inga andra siffror att hålla sig till är de, som finnas angivna såväl i propositionen som i utskottets utlåtande. Beträffande de i privat ägo varande personbilarna har man där räknat med en premie av 85 kronor. Jag kan givetvis icke uttala mig om huruvida denna premie är för hög eller icke. Då man emellertid ser uppgifterna i propositionen om beloppet av inbetalda premier och utbetalade skadeersättningar för den frivilliga försäkringen under åren 1918—1926, kan man dock känna sig tveksam om huruvida de premier, som man nu vill fastslå, äro rimliga och väl avvägda. Under åren 1918—1926 har till den frivilliga försäkringen inbetalats omkring 24 miljoner kronor i premier. Under samma tid har det i skadeersättningar utbetalats något över 12 miljoner kronor. Alltså har till förvaltningskostnader och överskott gått nära 12 miljoner kronor eller 49 procent av de inbetalda premierna. Varken i propositionen eller i utskottets utlåtande har man, såvitt jag kunnat finna, uttalat sig, om detta kan anses skäligt eller ej.

Det är emellertid icke så mycket den sidan av saken, som jag fäst mig vid, utan det är, att enligt förslaget premierna skola vara lika stora oberoende av hur mycket vederbörande använder sin bil. 85 kronor skall den betala i premie, som kör låt oss säga 3.000 mil om året, och 85 kronor skall också den småbonde eller lägenhetsägare eller trädgårdsmästare betala, som kör kanske 200 eller 300 mil om året. Det är detta förhållande, att alla skola betala lika mycket, som jag för min del icke anser vara skäligt. Det torde väl icke kunna motsägas, att risken står åtminstone i ett visst förhållande till hur mycket bilen användes och hur många mil man kör. Det kan då enligt mitt förmenande icke vara riktigt att pålägga alla, som ha bilar, lika hög premie oberoende av hur mycket de köra, oberoende av om de köra ett ringa antal mil, kanske kuska litet omkring i sin hemsocken eller i närmaste grannskapet, eller om de köra ett par, tre tusen mil om året. Detta anser jag för min del vara det, som är orättvist och orättfärdigt i det föreliggande förslaget.

Under de senaste åren har en hel del av vad jag skulle vilja kalla för landsbygdens småfolk köpt bilar. De ha icke kunnat köpa några stora och dyrbara lyxbilar, utan de ha fått köpa begagnade enkla bilar, för vilka de ha betalat kanske 300, 400 eller 500 kronor. De ha icke råd att hålla sig med andra fordon, men för deras behov ha dessa varit tillfyllest. Dessa enkla bilar bereda dem dock en möjlighet att få en smula med av den moderna tidens bekvämligheter, komfort och trevnad eller vad man nu vill kalla det. Förre, när en bonde eller trädgårdsmästare skulle åka in till staden för att där sälja sina produkter, och han, som ofta är fallet, har 3 eller 4 mil till avsättningsorten, måste han ge sig upp klockan 1 eller 2 på natten för att göra den långa resan in till staden efter häst. Nu, sedan han fått sin lilla enkla »Fordkärra», kan han åka klockan 6 eller 7 på morgonen och ändå komma fram i rätt tid.

Det är detta och andra liknande förhållanden som göra, att jag anser, att man bör icke i alltför hög grad försvåra för dessa människor att kunna hålla sig med en bil. För folket ute i de avlägsna byarna och gårdarna har det en ofantligt stor betydelse, att de med sin bil lätt kunna komma in till närmaste samhälle och komma i förbindelse med andra. De kunna frakta sin mjölk och sina andra produkter i dessa små bilar, och det göra de också i mycket stor utsträckning.

Så snart de emellertid fått en egen bil, så kommer detta kanske för många underliga något, som heter staten, och som de icke veta sig ha haft någon berö-

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
i motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

ring med annat än för skolväsendet, exercisen och debetsedlarna, och säger, att nu skall du betala minst 75 kronor i bilskatt bara för att du har en bil. Ja, det har man ju kunnat förstå, när man vet, att dessa pengar skola användas till vägförbättringar och vägunderhåll, men nu vill man att staten återigen skall komma och säga sitt »Du skall!» Du skall betala ytterligare 85 kronor om året för att du har bil. Det skall användas till olycksfallsförsäkring. Ja, visst kan olyckan inträffa även för den lille bonden ute i obygden. Det kan ske, men risken är dock ofantligt mycket mindre ute på de folktomma vägarna än vad den är i städer och liknande samhällen. Denna nya avgift eller skatt, vill jag kalla det, vill man nu lägga icke i förhållande till riskerna, icke i förhållande till nyttan, icke på grund av förmåga att bära skatten, utan man vill lägga den efter en orättfärdig och orättvis grund, som jag vill säga ofta kommer att gynna rika på sämre lottades bekostnad.

Herr justitieministern fällde nyss ett uttalande, som jag tror väckte åtminstone de flesta jordbrukares förvåning. Han sade något om att jordbrukarna hade så lätt att organisera sig, att de skulle kunna bilda ett eget försäkringsbolag, där han då menade att de skulle kunna få billigare premier. Det tycks mig, att det uttalandet visar, att herr justitieministern icke så synnerligen mycket känner till jordbrukarna och deras förmåga att organisera sig. Det är ju just det stora felet med oss jordbrukare, att så många av oss icke förstå vad allt vi skulle kunna vinna genom att organisera oss. Jag tror sålunda knappast, att vi genom att försöka skapa ett nytt försäkringsbolag skulle kunna vinna någon rättelse i detta fall.

Hur, kanske någon frågar, skulle man då lägga försäkringspremierna? Hur skall man lägga dem, så att det blir rättvist, om man vill vara med om en obligatorisk försäkring? För min del anser jag, att premierna böra läggas på bensin och ringar. Det skulle helt säkert kunna ordnas med en avgift på just förbrukningen av dessa saker, vilken avgift skulle användas till betalning av de försäkringspremier, som skulle behövas. På det sättet skulle avgifterna komma i ett rättvist förhållande till riskerna, ty riskerna stå onekligen i en viss proportion till hur mycket bilarna användas, till det antal mil man kör. Jag är alldeles övertygad om att en utredning härom skulle visa, att det vore möjligt att ordna saken på det sättet. Den skulle också kunna visa, att det vore möjligt att på den vägen betala premierna, även om man, som här är föreslaget, skulle ha ett enskilt försäkringsmonopol likaväl som med ett statsmonopol eller om man hade vad jag skulle vilja kalla för ett blandat system.

Bleve sedan de gällande straffbestämmelserna för skada, vållad genom överdådig framfart, genom hänsynslöshet och ovarsamhet skärpta, skulle med säkerhet premierna kunna nedbringas rätt avsevärt. Nu är det ofta så, att en person, som har fullt försäkrat på alla sätt, kör hur hänsynslöst och hur vårdslöst som helst, och händer det en olycka, slipper han ifrån i vanliga fall med några hundra kronor i böter. Man borde ha sådana bestämmelser, att man icke släppte en vårdslös och hänsynslös förare med böter, utan han skulle utan vidare sättas in. Då tror jag, att premierna för olycksfallsförsäkringen skulle kunna rätt avsevärt förbilligas.

Det var emellertid också ett annat skäl, som gjorde, att jag för min del ansåg mig böra yrka avslag på regeringens proposition. Propositionen förutsätter nämligen, att alla bilägare skola med eller mot sin vilja kastas i armarna på de enskilda bolagen. Här i denna kammare har det ju predikats oändligt mycket mot de enskilda bolagen och mot bolag och bolagsvälde överhuvud taget. Här tycks man emellertid icke dra sig för att utan betänkande kasta en stor grupp av svenska folket i armarna just på bolagen och på vad mera är, ett enskilt monopol. Senast i lördags hörde man ju här från åtskilliga håll, hur man ville slå vakt om fattiga arrendatorer i deras kamp mot de enskilda bolagen. Då gällde

det skogs- och jordägande bolag. Man fick också belägg för hur vissa bolag icke dragit sig för att bryta lagen, när de trodde detta vara med deras fördel förenligt. Nu tror jag icke, att dessa skogs- och jordägande bolag äro några sämre bolag än försäkringsbolagen, och ingen vill väl påstå, att försäkringsbolagen äro några välgörenhetsinrättningar. Deras vinster och utdelningar tala ju ett åtskilligt annat språk.

Man har här framhållit, att det skulle bli en sådan utmärkt kontroll över de enskilda bolagen, att det icke skulle innebära någon risk för bilägarna att få betala för mycket. Med förlov sagt tror jag icke så förfärligt mycket på möjligheten för denna kontroll att göra sig gällande emot ett enskilt försäkringsmonopol, som det här utan tvivel skulle komma att bli. Man kan vara ganska övertygad om att det skulle nog finna utvägar att klå bilägarna på största möjliga premier.

Jag har med detta sökt motivera, varför jag har undertecknat en motion om avslag på den kungl. propositionen. Jag vill därför nu yrka bifall till den av herr Norling m. fl. avgivna reservationen. Jag får dock säga, att jag icke är beredd att helt och fullt underskriva den motivering, som givits för denna reservation, men jag anser mig i alla fall böra yrka bifall till densamma.

Om det skulle gå så, att andra kammaren skulle fatta beslut i enlighet med det yrkande, som är gjort i denna reservation, vill jag uttala den förhoppningen, att när det, som väl sannolikt är, blir ytterligare utredning om den obligatoriska försäkringen, även de synpunkter, som jag här tillåtit mig andra beträffande premiernas erläggande på ett mera rättvist sätt liksom också beträffande önskemålet, att vi icke skola kastas i armarna uteslutande på de enskilda bolagen, därvid måtte bli beaktade.

Under detta anförande hade herr förste vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

**Herr Olsson i Mellerud:** Herr talman! Jag skall efter allt, som sagts i denna sak, söka fatta mig ganska kort. Inom utskottet har det icke funnits några delade meningar om nödvändigheten av den föreslagna trafikförsäkringen. De delade meningarna hava först kommit till synes, när det har gällt formerna för denna försäkring. Redan föregående år uttalade utskottet i sitt avslagsyrkande vissa bestämda meningar om huru dessa former borde se ut. Jag vill i detta ögonblick icke dölja, att propositionen i år i viss mån har varit en besvikelse, när det har gällt tillgodoseendet av det väsentliga av de synpunkter, som funnos i utskottets motivering föregående år.

För min del har jag anslutit mig till den reservation, som har avgivits av herrar Klefbeck och Lindqvist i Halmstad. Jag har dock tillkännagivit, att jag endast anslutit mig till denna reservation i *huvudsak*, och jag kommer senare att angiva, vari jag skiljer mig från densamma.

Det synes mig fullständigt klart, att när riksdagen går in för en försäkringsplikt, bör det också vara dess oavvisliga skyldighet att se till att de former, under vilka försäkringsplikten skall fullgöras, äro de gynnsammast möjliga. Man frågar sig, vad anledningen har varit till att man icke har sökt lösa frågan efter andra linjer än dem, som propositionen dragit upp. För min enskilda del vill jag säga, att ett riksförsäkringsanstaltens monopol utan tvivel är den linje, som har den mest bärande synpunkten för sig. Om man vill granska denna synpunkt fördomsfritt, måste man förstå vilken oerhörd styrka det ligger i, att det väldiga försäkringsbestånd, som det här är fråga om, kan samlas i riksförsäkringsanstaltens hand. Försäkringstagarna ha intresse av att få så låga premier som möjligt. De skadeståndsberättigade ha intresse av att få skadorna reglerade så human som möjligt. Ur dessa synpunkter ligger det mig närmast

Ang. lag om trafikförsäkring motorfordon m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

att tänka på en monopolanstalt, som skulle få särskilt stora möjligheter att tillgodose dessa intressen. När jag emellertid i utskottet har anslutit mig till den Möllerska linjen, d. v. s. riks-försäkringsanstaltens automatiska inkopplande i systemet, har jag gjort detta därför, att den lösning som ligger mig närmast, monopoltanken, icke synes mig ha möjlighet att i nuvarande stund vinna riksdagens bifall.

Den automatiska linjen innebär, att alla, som ej tagit försäkring på annat sätt, skola automatiskt försäkras i riks-försäkringsanstalten. Det synes mig, att även denna riks-försäkringsanstaltens medverkan skulle hava möjligheter att utöva ett hälsosamt inflytande, när det gäller såväl premiesättningen som regleringen av skadorna. Jag vill visa på de faror, som lura under den linje, som regeringen här bjuder oss att biträda. Om vi se på de siffror, som propositionen här anger, skola vi finna, vilken onormalt stor del av premierna som går till rena förvaltningskostnader. Det har gjorts ett sammandrag över perioden 1918—1926. Här visar det sig, att för regleringen av försäkringsfallen åtgå 51 procent av premierna. För förvaltningskostnaderna — märk väl enbart förvaltningskostnaderna — uppslukas 42 procent av premieinkomsterna. Det finnes ett senare sammandrag för år 1927. Här äro siffrorna något gynnsammare. Men förvaltningskostnaderna stiga ändock till 37 procent av premieinkomsterna. Man må säga, att inför dessa siffror är man synnerligen betänksam, när det gäller att biträda den linje, som regeringen här har rekommenderat riksdagen.

Om man ser, vad riks-försäkringsanstalten skulle kunna bjuda i detta fall, så visar det sig, att de sammanlagda förvaltningskostnaderna under förutsättning av monopol skulle belöpa sig till 1,000,000 kronor, d. v. s. i runt tal 10 procent. Det är en svindlande skillnad mellan dessa siffror. Ser man på, vad den automatiska linjen skulle draga för kostnader, visar det sig, att den drar obetydligt över 500,000 kronor. Helt naturligt komma förvaltningskostnaderna under monopolsystem att kunna nedbringas lägre än med den automatiska linjen, även om man kan räkna med, att efter den obligatoriska försäkringens genomförande även de enskilda bolagen kunna sänka premierna. Om man också kan räkna med, att detta i någon mån kommer att bliva fallet, äro dock förvaltningskostnaderna en så orimligt stor post här, att man har anledning att ställa sig synnerligen betänksam.

Det är framför allt anskaffningskostnaderna hos de privata försäkringsanstalterna, som äro av den art, att man har synnerligen svårt att tänka sig en sådan lösning av denna fråga.

Nu har visserligen regeringen tänkt sig, att man skulle med ett kontrollsystem genom statens organ kontrollera dessa olika poster och tillse, att de olika försäkringsanstalterna icke obehörigen uppskörtade försäkringstagarna. Jag vill dock säga, att hur fulländat detta kontrollsystem än torde bli, så skulle det vara, synes det mig, att underskatta intelligensen hos handhavarna av de privata försäkringsföretagen, om man trodde, att man med detta system verkligen skulle kunna hålla tummen på ögat på desamma. Jag tror icke ett ögonblick, att det är möjligt för denna kontrollapparat att verkligt effektivt övervaka dessa anstalternas handhavande av sin rörelse.

När justitieministern för en stund sedan anförde lagrådets uttalande angående denna sak, synes det mig, som om detta justitieministerns yttrande icke fullt täckte verkligheten. Lagrådet framhåller bl. a. följande:

»Det säger sig självt att, därest statsmakerna 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 skäliga gränser.» Och så heter det vidare: »För vinnande av detta mål ligger nära till hands att låta försäkringen helt eller delvis omhänderhavas av en statsanstalt.»



Sedan kommer lagrådet in på de anmärkningar, som riksförsäkringsanstalten själv har gjort, och efter att hava gått igenom dessa anmärkningar intager lagrådet den ståndpunkten att det icke *motsätter sig* propositionens förslag om att överlåta åt uteslutande privata försäkringsbolag att handhava försäkringen. Det är icke någon *rekommendation* i och för sig. »Man *motsätter sig icke*» förslaget, när man icke anser sig kunna häva vissa anmärkningar mot en annan ordning.

Det var en annan sak, som justitieministern anförde som ett av huvudskälen, nämligen svårigheten för riksförsäkringsanstalten att ordna skaderegleringar. Närmast gällde detta de s. k. kollisionsöverenskommelserna. Justitieministern redogjorde för huru kollisionsöverenskommelser träffats mellan olika försäkringsbolag och hur de fungera. Nu säger man, att riksförsäkringsanstalten kan icke inlåta sig på någonting sådant. Detta stämmer icke med de uppgifter, som vi erhållit i utskottet genom utskottets ordförande från chefen för riksförsäkringsanstalten. Ty denne säger, att han icke ser något hinder för att även riksförsäkringsanstalten kan träffa kollisionsöverenskommelser. Därmed synes mig det väsentliga av den anmärkningen vara ur världen.

Jag har, som nämnts, tidigare anslutit mig till herrar Lindqvists i Halmstad och Klefbeckes reservation, vari man utgår från ett återremissyrkande, som man ämnade ställa i kammaren. Sedan frågan har avgjorts i första kammaren, finns det ju icke längre någon möjlighet att få detta ärende återförvisat till utskottet och få detta automatiska system ånyo prövat. Jag har därför från mina utgångspunkter ingen annan möjlighet än att gå på avslag på Kungl. Maj:ts proposition. Jag gör det så mycket hellre, som jag i detta system ser ett överlämnande av en oerhörd viktig folkets angelägenhet till ett *privatmonopol*, jag skulle nästan vilja säga till en privattrust. Jag vet, att bland landsbygdsrepresentanterna, även dem, som deltagit i utskottet och icke direkt gått emot Kungl. Maj:ts proposition, har det varit en ganska stor kyla gentemot detta Kungl. Maj:ts förslag. Jag skulle tro, att i det läge, vari frågan för närvarande befinner sig, även den, som inser vikten av genomförandet av en trafikförsäkring, ser det minst onda ligga i ett uppskov på ett år och alltså från dessa utgångspunkter ansluter sig till ett avslagsyrkande.

Herr förste vice talman! Jag ber att få yrka bifall till den av herr Norling m. fl. avgivna reservationen, däri det hemställes om avslag å Kungl. Maj:ts proposition och om en skrivelse med begäran om förnyad utredning i ärendet.

**Herr Lundstedt:** Herr förste vice talman! Detta lagförslag vilar på förutsättningen, att skadeståndet har till rättslig uppgift, till social funktion att överflytta skadan från den skadelidande till den, som vållat skadan. Denna förutsättning synes också vara tämligen allmänt antagen inom rättslitteraturen. Så till vida får jag säga, att detta lagförslag har den härskande rättsvetenskapen så gott som helt och hållet bakom sig. Icke desto mindre torde saken förhålla sig på ett annat sätt, än man här utgår ifrån. Det torde kunna visas, att denna uppfattning om skadeståndet såsom en *fördel* för den skadade ur lagstiftningens synpunkt bör väga mycket litet i jämförelse med skadeståndets karaktär att utgöra ett *men*, ett *ont* för skadevållaren. D. v. s. skadeståndets funktion att *överflytta* skadan från den skadelidande till skadevållaren är mycket underordnad i jämförelse med skadeståndets funktion att *förekomma* skadebringande handlingar, skadeståndets funktion att verka *prevenerande*. Det är uppenbart, att det måste vara av utomordentligt mycket större betydelse att *förebygga* onda händelser än att, när de inträffat, lappa på de uppkomna skadorna.

Att man så allmänt förbiser detta, sammanhänger med, att man ensidigt fäster sig vid blott det, som man enkelt och lättfattligt ser för ögonen. Man fäster

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

sig ensidigt vid de relativt enstaka fall, då skadegörelse har skett. Men man glömmar bort den *oändligt stora mängden* av fall, då skadegörelse *kunnat* ske men icke skett av den anledning, att man har haft en skadeståndsrätt, m. a. o. av den anledning att den handlande vetat, att han — om han icke handlade med försiktighet — komme att, i form av skadeståndstvång, drabbas av stundom nästan oberäknliga ekonomiska förluster. Det allmänna medvetandet om skadeståndsrätten, d. v. s. det allmänna medvetandet om, att en skadegörare gör en ekonomisk förlust, fullt motsvarande all den skada, som sker i följd av även den ringaste vårdslöshet, det allmänna medvetandet härom innebär givetvis en betydande press på handlingssätten, och man känner sig därigenom ständigt manad att iakttaga försiktighet. Jag tror också, att det kan sägas, att man i vårt lands jurisprudence, liksom kanske också i den nordiska jurisprudencen över huvud, under de senare åren börjat mer och mer medgiva, att skadeståndets huvudsakliga rättsliga funktion just är att utgöra en nu antydd drivfjäder på handlingssätten till nödig aktsamhet, och att dess funktion att utjämna skadan är en fullständigt underordnad sak. Se nu på bilolyckorna. Där är det ofta fråga om skada till liv eller lem. Sådan skada äro irreparabel. Vad kan här jämföras med att *förebygga* de olyckliga händelserna?

Låt oss antaga, att skadeståndet vore borta. Jag kommer sedan till den saken, att vi redan hava rättslig möjlighet att genom frivillig försäkring eliminera bort skadeståndet. Men gör en jämförelse mellan de två situationerna, dels att det är möjligt att genom försäkring lyfta bort ansvaret och ansvarskänslan, och dels, att ett sådant förfarande är uteslutet. I senare fallet måste med logisk nödvändighet de skadebringande händelserna i högst avsevärd grad reduceras.

Jag kunde gå närmare in på saken, men jag vill icke besvara kammarens ärade ledamöter med något längre anförande i ämnet. Jag vill dock i korthet nämna, att den andra sidan av skadeståndet, att överflytta skadan från den skadelidande till den skadevällande, har blott *sekundär* betydelse. Jag vill också säga, att denna sekundära betydelse icke har något att skaffa med önskvärdheten *i och för sig* att överflytta den ekonomiska skadan från den skadelidande till skadevällaren. Det finnes *intet samhälleligt intresse* i och för sig av, att man överflyttar skador. Sådant är fullständigt improduktivt. Jag kan taga ett exempel. Det är uppenbart, att samhället icke kan hava intresse av att sätta en fattig skadegörare och hans familj på bar backe för att ersätta en miljonärs förlust på, låt oss säga, 10,000 kronor. Likväl *måste*, oberoende av alla jämförelser mellan parternas olika ekonomiska förhållanden, en *regel* hävdas, enligt vilken också den fattige skadegöraren får betala skadestånd. Om icke den *regeln* gällde, skulle oregelmässigheter uppstå. Allt medvetande om skadeståndstvångets *regelmässiga* inträdande skulle upphöra, och därmed skulle också skadeståndets nyssberörda högviktiga funktion försvinna.

I korthet blir därför situationen följande. Den allmänna trygghetskänslan i samhället kräver ovillkorligen till förebyggande av skadegörelser, att dessa, åtminstone om vårdslöshet kan utredas, regelmässigt åtföljas av skadeståndstvång. Medvetandet härom nedbringar skadegörelserna till ett minimum. Men det är givet, att det regelmässiga skadeståndstvånget icke i varje enskilt fall har effekt, d. v. s. verkar återhållande, utan att skada, trots skadeståndets preventiva funktion, likväl i enstaka undantagsfall inträder. Det är uppenbart, att den allmänna känsla av trygghet mot skadegörelser, som uppstår genom medvetandet, att skadegörelse i allmänhet icke sker, det är uppenbart, säger jag, att denna allmänna trygghetskänsla *ökas* genom medvetandet, att den skadade får ersättningsanspråk mot skadevällaren i de undantagsfall, då skadegörelse trots allt inträffat. Detta är också anledningen till, att den ekonomiska pressen på den handlande till iakttagande av försiktighet icke blir ett

belopp att utgå till statskassan utan formas så, att det blir ett skadestånd till den skadade.

Det, som jag nu sagt, torde giva vid handen, av hur utomordentligt underordnad betydelse skadeståndet, sett som *fördel* för den skadade, är i jämförelse med skadeståndet, sett som något *menligt* för skadevällaren. Av detta kan man också förstå, att jag för min del måste hava svårt att gå med på en lag, vars princip — till och med på ett av de mera viktiga skadeständsområdena — rent av är att ifrån skadeständsrätten *utesluta skadeståndets socialt avgjort mest betydande funktion*.

Mot vad jag här anför kan jag vänta mig en mängd invändningar. Jag kan förutse åtskilliga av dem. Men det skulle taga alltför lång tid att här parera dem. Och i enlighet med mitt löfte att icke över hövan besvara kammarens ärade ledamöter skall jag icke taga upp dem, med undantag av en enda invändning, som jag förut helt kortfattat berört. Den invändningen ligger synnerligen nära till hands. Man vill mot mig åberopa den nu *gällande rätten*, enligt vilken man rättsligen både kan och plägar genom försäkring befria sig från sin skadeståndsrisk i avseende å motorfordonstrafik. Denna invändning tror jag icke på något sätt är ägnad att slå ned vad jag velat hävda. Ty enligt de synpunkter, som jag sökt skissera, är den nuvarande försäkringsmöjligheten, sådan som den nu faktiskt rättsligen kan utövas, något *onyttigt*, och en *lagändring har länge varit behöfvig*. Jag är icke alldeles övertygad därom, men jag tror dock, att det skall vara möjligt att på förevarande skadeståndsområde åstadkomma en kompromiss, så att de skadades intressen varda tryggade, utan att man därför behöver på det sätt, som sker i det föreliggande förslaget, offra den väsentliga, den preventiva sidan av skadeståndets funktion. Ett sådant kompromissförslag har jag icke på denna korta tid varit i stånd att för egen del utarbета. Det är förvisso icke åstadkommet i en handvändning. Jag tror tvärtom, att fackmännen behöva en ganska ingående undersökning i ämnet.

Om jag emellertid till sist nu också skulle se bort ifrån de synpunkter, som jag här velat antyda, och ställa mig på lagförslagets utgångspunkt i avseende å skadeståndets funktion, får jag likväl säga, att de synpunkter, som på åtskilliga håll framförts, både av herr Lindqvist i Halmstad och av andra talare, synas mig förtjänta av ett avgjort företräde framför utskottsmajoritetens ståndpunkt.

Det är sålunda, herr förste vice talman, av olika grunder, som jag ber att få yrka rent avslag å det föreliggande förslaget.

**Herr Björkman:** Herr talman! Den förra ärade talaren införde ett så att säga nytt moment i trafikförsäkringsfrågan, då han kom in på skadeståndets principiella natur. Han påpekade därvidlag som den åsikt, till vilken han såsom en rättsvetenskapens tjänare kommit, att det vore den risken med denna lag, att det skulle bliva en avtrubning av ansvarskänslan. Det var ju det, som var det bärande i vad han sade.

Han sade även, att han väntade invändningar, och den främsta invändningen, att utskottet — med hela den tankegång, som ligger bakom utskottet och som gjort sig gällande alltifrån det att man började skriva i saken, hos Kungl. Maj:t, lagrådet och allt framåt — ställt sig på den gällande rättens ståndpunkt. Ja, det är i stort sett vad man i detta fall endast behöver säga! Ty skulle man försöka våga gå in på en diskussion i avseende å skadeståndet och allt, som ligger där bakom, med den ärade talaren, så vore detta både för en enkel jurist svårt och för kammaren icke njutbart att höra på. Jag ber därför emellertid att få buga mig, jag säger icke för den föreläsning men för de idéer, som vi fingo höra

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorjorden  
m. m.  
(Forts.)

framförda på så intresseväckande sätt. Men jag vill dock stryka under, att som frågan ligger få vi säkerligen lov att ställa oss på den gällande rätten.

Det är ju så, att här har man funnit, att vi äro inne på en sociallagstiftning, och då är det en hel del förhållanden, som göra, att man icke ständigt kan följa stränga principer utan att man mången gång måste söka se först till realiteterna. Så har skett förr. Ty det är ju icke principriktigt — det är alldeles säkert — att enligt ansvarighetslagens nuvarande bestämmelser en ägare av en bil kan bli skyldig att svara för annat än precis vad han själv vållat, eller såsom det skall bli enligt denna ansvarighetslag, då det blir en ägare, som blir ansvarig med personlig betalningsskyldighet, även när en brukare av bilen är ute och gör ogärningar. Men jag undrar, om ändå inte det avståndstagande från de av honom uppställda skadeståndsreglerna, som den ärade talaren finner vi göra oss skyldiga till, är ur social synpunkt mindre vägande än om vi skulle stå oförstående inför det praktiska livet. Vi äro ju ändå människor och, låt vara att det principiellt kan förhålla sig så, som det ju låg i den ärade talarens anförande, nämligen att bättre än att en, som blivit skadad, får ersättning, är att det i allmänna medvetandet inskräpes sådan aktsamhetskänsla, att skada icke sker i många fall, där sådan utan dylikt inskräpande kunnat inträffa, så tror jag ändå, att vi måste taga hänsyn till hurudan människonaturen är och då blir ej huvudsaken att genom obligatorisk försäkring ansvarskänslan kan avtrubbas på sätt som den föregående talaren gjorde gällande utan att den som oförskyllt lider skada får sin rätt. Och för övrigt! Försäkrade äro ju för närvarande en massa automobiler, men man kan inte säga, att det i allmänhet råder någon stor vårdslöshet endast därför, att vederbörande ha sina automobiler försäkrade. Vårdslösheten bör ju väl även stäckas, då det straffhot, som förefinnes, dock är tämligen starkt. Man kan ju tillgripa indragning av körkort och dylikt. Vad jag nu andragit är kanske i en principdebatt endast småsaker, men det är ändock realiteter, på vilka vi få ställa oss.

I övrigt har skäl här givits för de meningar, som fått sitt uttryck i utskotts-majoriteten och reservationerna. Det ingående inledningsanförande, som herr statsrådet höll och det första anförande, som hölls av någon från utskottet, herr Lindqvist i Halmstad, ha så fullkomligt lagt upp allt, varom här rör sig, att jag icke länge skall upptaga tiden. En sak anser jag emellertid hava trätt något i bakgrunden, och den måste komma fram ändå mera, nämligen frågan om *behovet* av denna lagstiftning. Det måste framhållas att riksdagen från början, då den gick in för en skrivelse till Kungl. Maj:t, dock strukit under oförtydbart, att det är absolut nödvändigt att vi få en lagstiftning i detta fall. Det är ju inte här endast den, som blir skadad därigenom att bilarna förorsaka olyckor, utan även den person, som skall svara för olyckan, som det här gäller att skydda. Ibland dessa är det ett stort antal, som inte ha sina bilar försäkrade. Vi behöva naturligtvis inte säga, att det är hela antalet bilägare, som har det svagt ekonomiskt, och för vilka en bilolycka kan bli fullkomligt ekonomiskt nedbrytande, men för många kan så ske.

Detta senare har sagts ifrån så starkt i debatten i denna fråga vid 1928 års riksdag och säkerligen erinra sig många den dåvarande justitieministerns påpekande om, vad som i bilolycksväg hände mellan den första och den sjätte maj det året, och varom stockholmtidningarna förmälde. Det är sådant som upprepas ideligen och som gör att det måste vara kolossalt bärande skäl för att man nu skall kunna säga nej till denna sociala lagstiftning. Sedan kan man naturligtvis diskutera, huruvida staten skall inkopplas vidare än vad som skett i den paragraf, som bereder staten möjlighet att komma in. Dock, det är ett stort ansvar att binda den frågan såsom avgörande för hela den obligatoriska försäkringen. Jag vill även påpeka, att det är ganska viktigt, att när man inför en sådan nyhet som denna tvångsförsäkring i lagen, man inte försöker göra

detta emot dem, som det gäller, utan snarare med desamma, och då ha vi alla dessa motorintressentgrupper, som förklara, att de äro synnerligen nöjda med de nuvarande försäkringsgivarna, de enskilda bolagen. Vi ha i propositionen 1928 uttalanden av kungl. automobilklubben och tjuuguåttå särskilda automobilklubbar samt övriga motorintresserade. Det var en hel del, som särskilt påpekade, att de för sin del hade funnit, att de rönt den allra bästa behandling från de enskilda bolagen och att det var ett utmärkt sätt på vilket skaderegleringarna skedde genom dem.

Ang. lag om trafikförsäkring & motorfordon m. m.  
(Forts.)

Så vill jag också peka på huru det är i den utländska lagstiftning som finnes. Vi känna bara till, huru det är i de skandinaviska länderna och i Schweiz samt att i England en sådan lagstiftning föreslagits. Då är att understryka, att i dessa länder man ej fått in staten på något sätt utan att bilägaren skall ha antingen en ansvarighets- eller en garantiförsäkring och får visa, att han fått denna ansvarighets- eller garantiförsäkring ordnad genom *enskild* inrättning. Så är det i Norge, Danmark, Finland och i de kantonen i Schweiz, där en tvångsförsäkring anordnats, och så är det enligt det lagförslag som framlagts i England — jag kan inte säga hur det gått med den billen, men kanske det även där är slutligen ordnat på detta sätt.

Ja, utöver vad jag beträffande statsanstalten nu sagt om vad de särskilt intresserade kretsarna anse och hur det är ordnat i lagstiftningen i övriga länder, vill jag hänvisa till särskilt herr statsrådets anförande och vad som kan läsas ut ur riks-försäkringsanstaltens vägande av skälen för och emot, men jag anser mig ej behöva gå vidare in på detta nu.

Jag kan emellertid inte underlåta, då det särskilt anmärktes här att staten nödvändigt skulle inryckas i dessa förhållanden för att vederbörande icke skulle »kastas i armarna på de enskilda bolagen» att säga, att jag nödgas protestera mot det sätt, varpå en talare — jag tror inte många av kammarens ledamöter lyssnade på honom, men jag antecknade ordalagen — uttryckte sig, då han talade om, att man må göra vilka restriktioner som helst i avseende å bolagen, så kunna bolagen likväl alltid finna utvägar att *klå* bilägarna. Och vidare hade hans misstroende mot bolagen stärkts, då han under lördagens debatter fått exempel på hurusom bolag »bryta lag». Det är ett sätt att tala, som vi inte äro vana vid här i kammaren. Och de bolag, försäkringsbolagen, som kommo med dessa lojala erbjudanden och visade upp sina handlingar, de äro icke förtjänta av att behandlas på detta sätt bara för att man därmed skall försöka få fram en konstlad stämning gent emot den försäkring, som det nu är fråga om.

Jag kanske får anledning att senare återkomma i detta ärende, men för närvarande ber jag endast att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Fröken *Wellin* instämde häruti.

Herr **Hedlund** i Östersund: Herr talman! Jag skall be att med några ord få angiva de skäl, som gjort, att jag kunnat ansluta mig till utskottsmajoriteten.

Huvudinvändningen mot propositionen går ju ut därpå, att när staten ålägger allmänheten en trafikförsäkring, är det statens skyldighet att se till, att det för de försäkringspliktiga sker under så gynnsamma former som möjligt. Såsom lämpligt organ för denna försäkring manar man därför fram riks-försäkringsanstalten. Jag måste uppriktigt säga, att jag har aldrig tänkt mig, att riks-försäkringsanstalten, som inrättades för sitt speciella uppdrag, nämligen att reglera den svenska olycksfallsförsäkringslagen, därjämte skulle erhålla ett så viktigt plus som trafikförsäkringen. Då jag sätter stort värde på riks-försäkringsanstalten för dess särskilda uppgift, vill jag inte, att den skall belastas med automobilförsäkringen, för att nu inte säga olycksfallsförsäkring i allmänhet, ty därpå gick ju i viss mån herr Möllers motion ut. Riks-försäkringsanstalten

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

själv tycks dela — åtminstone läser jag ut det mellan raderna — min uppfattning härutinnan. Riksförsäkringsanstalten vill själv inte ge sin anslutning till tanken på att taga hand om trafikförsäkringen. En reservant i riksförsäkringsanstalten avråde bestämt, majoriteten talade svävande, och vi ha all anledning tro, att riksförsäkringsanstalten med stor tillfredsställelse ser, att riksdagen säger nej till uppslaget att ålägga densamma även trafikförsäkring. Det kan enligt min uppfattning inte vara något statsintresse att till riksförsäkringsanstalten överflytta trafikförsäkringen. Det är ett humant intresse emot dem, som äro skyldiga att taga försäkring, att se till att detta sker under så gynnsamma former som möjligt, och det är inte riktigt, herr Olsson i Mellerud, att säga, att propositionen bortser ifrån regleringen av premiesättningen. Jag tror, att alla, som komma att drabbas av denna lag, måste känna sig tillfredsställda.

Vad ha vi då för anledning att antaga, att riksförsäkringsanstalten är det institut, som skall vara förmånligast för försäkringstagarna. Vi ha rätt att tro — därom är jag ense med reservanterna — att premierna bli billigare i riksförsäkringsanstalten men därom veta vi dock intet bestämt. Direktörslönerna tror jag inte spela den minsta roll i fråga om premiesättningen. Men andra kostnader, anskaffningsprovision m. m. torde bortfalla för en statsanstalt, varigenom någon obetydlig sänkning av premierna skulle inträffa. Den lilla sänkning, som möjligen skulle kunna uppkomma, kan emellertid inte bliva avgörande för försäkringstagarnas ekonomi. Därför sätter jag för min del inte så stort värde på en premiesänkning som på möjligheten att kunna få en skadereglering snabbt ordnad. Jag är, mina herrar, litet erfaren, emedan jag på grund av min verksamhet nödgas köra bil nästan hela året om med undantag av de månader, då jag sitter här, och jag vet, att när en skada inträffar för en bilägare, som inte har stark ekonomi, spelar det en icke oväsentlig roll, att skadan snarast möjligt kan regleras, och det kan av helt naturliga skäl icke riksförsäkringsanstalten eller någon annan statsinstitution göra. Alla, som vilja ha en skada reglerad, skulle då vara nödsakade att först invänta häradsrättens eller rådhusrättens rättegångsutredning, huruvida den eller den orsakat skadan. Jag kan inte se det såsom ett statsintresse och ej heller är det något intresse för dem, som äro nödsakade att taga försäkring, att riksförsäkringsanstalten kopplas in i denna fråga.

Men är det verkligen de försäkringspliktigas intresse man bevakar, när man vill fälla denna lagstiftning? Sextio procent av motorfordonsägarna ha sina fordon försäkrade. De utgöra de ordentliga motorförarna, och de ha i regel icke ekonomi att stå för den risk, som uppkommer vid en olyckshändelse eller vid ett missöde. Jag tillhör dem. Jag får åtaga mig en kostnad för att skydda tredje man, som är rätt väsentlig. Nu är ju jag, för att nu tala litet vulgärt, i händerna på de enskilda bolagen. Någon statskontroll rörande premierna kommer inte alls i fråga. Med de sextio procenten ordentliga bilägarna ha herrarna inte minsta medlidande. Det får kosta dem huru mycket som helst. Det är bra, att de tagit försäkring, men något medlidande ha ni inte. Men varför ha då herrarna sådant medlidande med de fyrtio procenten? Jag tror, att jag inte felbedömer saken, om jag påstår, att de fyrtio procent, som inte ha sina fordon försäkrade, till stor del bestå av förmögna människor, som kunna stå skadeståndsrisker utan att försäkra. De utgöra ingen fara för allmänheten. Men en icke oväsentlig del av dessa fyrtio procent utgöres också av vårdslösa och ekonomiskt svaga människor. Mot dessa personer få även vi bilägare försäkra oss. Det är icke nog med att vi få försäkra oss mot den skada, vi åsamka tredje man, utan vi få också ålägga oss en premie för att skydda oss mot oförsäkrade automobiler. Därför har man rätt att vädja till lagstiftningen och säga: se litet på våra intressen också, vi som dock utgöra majoriteten bland fordonsägarna och för vilka denna lag blir av högsta värde.

Jag är för övrigt inte så på det klara med, hur det i herr Möllers motion för-

håller sig beträffande medlidandet med de försäkringspliktiga. Jag var mycket smärtsamt berörd av att icke kunna stödja herr Möllers motion, men jag kunde icke göra det när jag till exempel såg, att han, i samma andetag som han vill förbilliga kostnaden för de försäkringspliktiga, föreslår att alla bilägare skola åläggas att betala premier för alla olycksfall. Om en vårdslös person springer på en automobil och blir skadad utan att föraren har någon skuld därtill, skall likväl föraren enligt motionen vara skyldig att betala en så hög premie, att han även skall skydda alla trafikanter efter vägarna. Det är således inte ett intresse för bilägarna, som motionären söker att bevara.

Här har lagutskottet tagit sikte på allmänhetens intresse, och om man nu inte vill ha medlidande med de sextio procenten ordentliga bilägare, så bör man väl ha förpliktelser mot allmänheten och inte slå omkull denna lagstiftning. Jag reser mycket regelbundet i tre av Norrlands län och ser, vilken oerhörd fara allmänheten är utsatt för — inte precis för att jag reser utan för att också många andra resa — och jag måste säga mig, att jag inte förstår, hur allmänheten har kunnat tolerera, att denna motorfordonstrafik har fått utvecklas så oerhörd utan att några skyddsåtgärder mot allmänheten vidtagits. Jag talar ju visserligen i eget intresse, när jag vill ha försäkringen genomförd därför att det skulle minska mina egna utgifter för den bil, jag nödgas föra, men å andra sidan anser jag mig ha skyldighet att även tala litet å deras vägnar, som icke äro motorförare, men ändå äro utsatta för motorfordonens framfart i landet. Allmänheten har rätt att kräva en lagstiftning sådan som den nu föreslagna, och jag tror inte man riktigt satt sig in i frågan, när man för en liten detalj vill fälla förslaget och därigenom för flera år framåt upprätthålla detta osäkerhetstillstånd för allmänheten. Jag har ingen anledning att tro, att de enskilda bolagen med den kontroll, som nu uppstår, kunna skörta upp försäkrings-tagarna. Jag tror, att anskaffningskostnaderna komma att nedbringas, och direktörslönen tror jag inte spelar någon roll. Därest vi bifalla utskottets hemställan, ha vi därmed undanröjt det nu rådande osäkerhetstillståndet. Om regeringen lyssnar till lagutskottets uttalande, att koncession inte bör lämnas för längre tid än fem år, kan man ju genom en lagstiftning få fram mera effektivt skydd för allmänheten därest så erfordras.

Jag har biträtt utskottets skrivelseförslag, vari begäres utredning om försäkring även för olycksfall. Jag har inte gjort det därför att jag anser, att en automobilägare har skyldighet att betala olycksfallsförsäkringspremier för alla de medborgare, som färdas på gator och vägar, utan jag har biträtt skrivelseförslaget uteslutande för att därmed vinna majoritet i utskottet för denna trafikförsäkringslags genomförande. Jag förmodar, att om kammarens ledamöter verkligen vilja sätta sig in i, vilken allvarlig och stor fråga detta är för allmänheten, så finns det ingen, som vill taga på sitt ansvar att fälla denna lagstiftning, och det är därför, herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Andersson i Rasjön:** Herr talman! I likhet med den siste ärade talaren vill jag deklarerar min beredvillighet att nu gå in för en lag om försäkring mot skada genom automobiltrafik i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som här föreligger. Jag har så mycket mindre anledning att ställa mig på en annan ståndpunkt som jag var med bland dem, som togo initiativet till riksdagens första framställning i förevarande hänseende. Emellertid hade vi, då vi den gången väckte motionen i frågan, den uppfattningen, att därest en obligatorisk trafikförsäkring infördes, skulle premiesatserna för de försäkrade fordonen kunna sättas lägre än vad fallet varit vid den frivilliga försäkringsverksamheten. Av de uppgifter, som under utredningen lämnats från försäkringsbolagens tarifförening, synes emellertid framgå, att så inte skulle bli

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

fallet. Försäkringsbolagen lära ha för avsikt att i fortsättningen, åtminstone tills vidare, tillämpa ungefär samma premiesatser som hittills. Det är något förvånande, då man betänker, att till försäkringsstocken skulle komma att anslutas icke mindre än omkring 80,000 nya fordon, och det är så mycket mera förvånande som det är alldeles självklart, att bland dessa nu oförsäkrade fordon lära finnas de ur försäkringssynpunkt bästa riskerna. Jag tror icke det är riktigt, som den föregående ärade talaren sade, att det var de ordentliga och de fattiga fordonsägarna, som hava sina fordon försäkrade. Jag tror snarare det är på det sättet, att de ordentliga draga sig i det längsta för att påtaga sig kostnaden för försäkringen och resonera som så: jag sköter mig alltid, jag behöver ingen försäkring. Därför tror jag, att den uppfattningen icke kan jävas, att det är de nu oförsäkrade fordonen, som äro de bästa riskerna för försäkringsbolagen.

Man har alltså haft anledning förmoda, att om obligatorisk försäkring infördes skulle detta föranleda bolagen att erbjuda en sänkning av premiesatserna. Så har icke skett, och det är huvudsakligen det förhållandet, som uppkallat mig i dag att göra några påpekanden. Det är självklart, att fordonsägarna och särskilt de som hittills icke frivilligt tagit försäkring mycket ogärna iklåda sig några kostnader utöver dem, som kunna anses absolut oundgängliga, och man har rätt att ifrån de lagstiftande myndigheternas sida kräva en alldeles utomordentligt stor uppmärksamhet i det hänseendet. I den proposition som nu föreligger har också föreslagits vissa kontrollåtgärder från det allmännas sida bestående bl. a. i möjlighet för Kungl. Maj:t att i sista hand ingripa och reglera premiesatserna. Det framgår av den statistik om automobilförsäkringsverksamheten, sådan den hittills bedrivits av tariffbolagen, som finnes på sid. 45 i propositionen, att premieintäkterna för en viss period hava uppgått till 24 miljoner kronor under det att utgifterna för skaderegleringar icke stigit till mer än cirka 12 miljoner kronor. Således hava premieinkomsterna med endast hälften använts till reglering av försäkringsfall. Den återstående premieintäkten har använts till förvaltningskostnader och vinst, och för den som icke har närmare kännedom om försäkringsvärldens ekonomi ter det sig fullständigt obegripligt, att en så hög premieintäkt skall behövas att icke mer än hälften av beloppet tages i anspråk för det ändamål vartill försäkringen är avsedd.

Nu ges emellertid enligt propositionen Kungl. Maj:t befogenhet att ingripa reglerande på premiesättningen, eventuellt att återkalla tillstånd att driva försäkringsrörelse. Det ges vidare möjligheter till konkurrens därigenom, att rättighet att meddela trafikförsäkring skall kunna meddelas eventuellt uppkomna nya sammanslutningar. För min del tror jag icke så särskilt mycket på det första regulativet. Jag tror, att det skulle bliva ytterligt svårt för Kungl. Maj:t att, emot ett enhälligt påstående från försäkringsbolagens tarifförening, komma med några kraftiga försök till premiereglering. Jag tror då mycket mera på det andra regulativet, konkurrensen. Det förhåller sig sannolikt på det sättet, att man just där har att vänta det starkaste inflytandet på den framtida premiesättningen. Då är det naturligtvis också av vikt, att konkurrensmöjligheterna ökas i största utsträckning. Sävitt jag förstär är emellertid värdet av förslaget i det hänseendet något begränsat, ty i § 6, där bestämmelserna angående tillstånd för anstalt att bedriva trafikförsäkring finnas angivna, heter det, att »försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring», d. v. s. det åligger försäkringsanstalten att vara öppen, vem som helst skall hava rättighet att få en försäkring, men så kommer i nästa sats ett undantag. Det heter där, att »utan hinder av vad sålunda stadgas må dock i anstalts bolagsordning kunna föreskrivas, att endast de, som tillhöra en viss yrkesgrupp, eller äro bosatta inom visst område,



skola erhålla försäkring hos anstalten». Däruti ligger, såvitt jag förstår, den meningen, att särskilda yrkessammanslutningar, exempelvis trafikbilägarnas riksförbund och med dem jämställda, skulle kunna bilda försäkringsbolag, och vidare innebär det, att man för vissa län eller andra områden skulle kunna bilda dylika föreningar i ungefärlig överensstämmelse med vad fallet är inom brandförsäkringsvärlden. Så långt är ju allt gott och väl. Men om man går till propositionens motiv, skall man finna, att departementschefen i motiveringen på sid. 19 gjort ett uttalande, som sträcker sig väsentligt längre, och det är den bristande överensstämmelsen mellan lagtexten och motiveringen i förevarande avseende, som föranleder mig att begära ett förtydligande från vederbörligt håll. Det står i mellersta stycket på sid. 19: »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.»

I lagtexten finnes emellertid icke nämnd den kategori, som jag anser här har den största betydelsen, de som äro förenade i viss intressegemenskap. Jag kan icke tänka mig, att ordalydelsen av paragrafen gör det möjligt vare sig för kungliga automobilklubben eller svenska motorklubben eller motorförarnas helnykterhetsförbund eller vilken annan sammanslutning som helst, som icke är speciellt yrkesbetonad utan mera ideellt lagd, att bilda en dylik sluten försäkringsanstalt. Det finns visserligen den möjligheten, att vederbörande bilda en öppen försäkringsanstalt, men då har man gått miste om den väsentliga fördelen med att göra en försäkringsanstalt sluten, den nämligen att kunna sova klientelet. Det är ju beklagligt, att denna sak icke uppmärksamrats tidigare vare sig av mig eller av någon annan, så att motion kunnat väckas i ämnet. Nu ser jag mig icke i stånd att framställa något yrkande, annars skulle jag gärna se, att samma ord som återfinnas i motiveringen skulle intagits i lagtexten, d. v. s. icke endast »viss yrkesgrupp eller de som äro bosatta inom visst område», utan även de som äro »förenade i intressegemenskap av ett eller annat slag». Hade den satsen återfunnits i § 6 skulle jag i förevarande hänseende icke haft någon anmärkning att göra. Då hade det stått möjlighet öppen för alla sammanslutningar inom motorvärlden att bilda egna försäkringsorgan, vilket jag tror är av mycket stort värde. I fråga om den nu behandlade försäkringsformen lär det ej finnas några möjligheter att differentiera riskerna och premiesatserna. I nästan varje annan försäkringsform finnes en mer eller mindre långt driven differentiering av riskerna, t. ex. inom brandförsäkringsväsendet, där stor hänsyn tages till en fastighets läge i förhållande till eldfarlig inrättning, det byggnadsmaterial som använts, takbäckning o. dyl. Premierna sättas där högre eller lägre allt efter olika brandrisker i varje fall. Samma är förhållandet med olycksfallsförsäkringsverksamheten. Har jag ett yrke, som enligt statistiken visar sig vara förenat med större olycksrisker, får jag betala en högre premie, har jag däremot ett yrke, som har mindre risker, så kommer jag undan med lägre premiebelopp. Här däremot har icke något försök till differentiering gjorts, och det är väl fråga om det egentligen kan göras. Då har man endast den andra vägen att gå, nämligen att tillskapa slutna anstalter, där vederbörande intressenter kunna sova klientelet, kunna skaffa sig visshet om att endast så att säga bättre risker komma att inneslutas i försäkringen. Jag skulle som sagt vara mycket tillfredsställd, därest en ändring i antytt syfte kan göras eller därest en förklaring kan lämnas från statsrådsbänken, att den formulering som föreligger i förslaget öppnar möjlighet i det hänseende som jag tillåtit mig beröra.

I detta sammanhang vill jag påtala ett annat förhållande, som har en viss betydelse i fråga om möjligheten att bilda nya försäkringsanstalter. Det är

Ang. lag om trafikförsäkring motorfordon m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

en känd sak och det har av utskottet också uppmärksamrats, att de bolag, som hittills bedrivit försäkringsverksamhet, i regel lämnat försäkring på viss längre tid, vanligtvis fem år, varvid premiesättningen reglerats nedåt, så att ju längre tid försäkringen omfattat, ju billigare premier har kunnat lämnas. Dessa försäkringar äro i regel ouppsägbara från försäkringstagarens sida; så tillvida att om denne vill komma ifrån försäkringen är han skyldig att betala viss skadeersättning till bolaget i förhållande till de återstående premierna. Vad jag ville komma till är, att om det nu är så, att 60 eller 70 % av landets fordonsägare genom försäkringsavtal för längre tid, många för 5 år framåt, äro bundna vid ett till tarifföreningen anslutet bolag, så äro möjligheterna att efter denna lags ikraftträdande bilda nya försäkringsorgan synnerligen beskurna, då en stor del av försäkringsstocken icke kan lösgräas utan allt fortfarande kommer att ligga kvar hos tariffbolagen. Jag skulle även i detta hänseendet vilja hava besked från något håll, från chefen för justitiedepartementet eller utskottet, huruvida det kan antagas, att ikraftträdandet av denna lag gör det möjligt att uppsäga tidigare slutna försäkringsavtal. Det förefaller, som om en sådan möjlighet borde finnas, därför att den försäkringsform, som ligger innesluten i den nu behandlade lagen, delvis är av annan och något vidare art än den som de enskilda bolagen hittills bedrivit. Det måste således, såvitt jag förstår, ske någon transaktion mellan försäkringstagarna och bolagen, innan hittills meddelade frivilliga försäkringar erhålla den räckvidd, som lagen avser. Under sådana förhållanden anser jag det också vara fullkomligt på sin plats, att försäkringstagare äger uppsägningsrätt gent emot bolaget. Då jag icke förut kunnat få något besked, huru därmed förhåller sig, vore jag tacksam för en auktoritativ upplysning härutinnan.

Jag har som sagt redan deklarerat, att jag kommer att rösta för det föreliggande lagförslaget, helst givetvis med hänsyn tagen till de önskemål som jag här framställt. Däremot ser jag mig nödsakad yrka avslag på utskottets hemställan under punkt B. Den föregående ärade talaren antydde, att han gått med på utskottets förslag i den punkten endast för att vinna majoritet för lagförslaget i dess helhet, och man kan därav draga den slutsatsen, att det på något håll ställts som villkor för antagandet av denna lag, att samtidigt skulle beslutas en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om ny utredning angående ännu vidsträcktare försäkringsplikt. För min del vill jag icke under några förhållanden vara med om, att automobilägarna skola åläggas att betala försäkringspremier mot olyckor även i sådana fall, då dessa olyckor icke vållats av automobilägarna eller förarna, utan som uppstått på annat sätt. Såvitt jag förstår kan det icke vara lämpligt att på en viss grupp inom samhället lägga kostnaden för sådan försäkring, som närmast har med den allmänna olycksfallsförsäkringen att skaffa.

Jag ber sålunda, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan under punkterna A och C, men avslag på dess hemställan under punkten B.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr Hansson i Stockholm: Herr talman! När jag begärde ordet, var det huvudsakligen för att yttra mig om den s. k. principiella sidan av denna försäkrings ordnande. Sedan har emellertid under debatten förekommit några inlägg, som föranleda mig att göra ett par påpekanden.

Jag har fått det bestämda intrycket, att anhängarna av ett positivt beslut här i dag äro i färd med att försöka driva upp en stämning, där man icke längre skall riskera, att den betänksamhet, som måste anmäla sig inför vad som här föreslås, tager ut sin rätt. Särskilt fick jag av herr Hedlunds tal ett mycket starkt intryck av att när man känner sakskalet vara svaga, går man

över till att vädja till känslorna. Herr Hedlund framställde i själva verket läget så, som om man här hade att välja mellan en försäkring, som skyddar allmänheten och som tar vederbörlig hänsyn till bilägarna, eller inga åtgärder alls i detta avseende. Men saken ligger icke till på det sättet. Alla äro vi här ense om, att vi vilja vidtaga åtgärder. Alla äro vi ense om, att vi vilja införa en försäkringsplikt. Det är bara fråga om tidpunkten. Dessutom är det för en del av oss här i kammaren viktigt icke bara att få en försäkring, utan att när vi vidtaga åtgärder vi få den bästa försäkring som är möjlig. Det ligger alltså icke till på det sättet, att man här har att välja mellan att ge skydd åt allmänheten, ett trängande skydd, och taga vederbörlig hänsyn till de hyggliga bilägarna eller icke, utan hela frågan är, om vi böra på ett år uppskjuta detta för att nästa år på bättre sätt ordna saken.

I det sammanhanget vill jag också säga ett par ord med anledning av vad herr Lindqvist i Halmstad yttrade. Han förklarade för sin del, att han hade mycket starka betänkligheter mot den lösning, som föreslagits av utskottet, men han betraktade läget så, att om det icke blev beslut i år, så sköt man frågan på obegränsad tid. Han hade också ett enligt mitt förmenande mycket märkvärdigt resonemang om det förändrade läge som inträtt jämfört med det läge, vari första kammaren hade att besluta. Han sade nämligen, att genom första kammarens beslut har skrivelseförslaget förfallit, och om man avslår i år, vet man icke, när saken på nytt kan tagas upp. Det är väl ändock på det sättet, att alldeles oavsett om regeringen formellt får en skrivelse från riksdagen eller icke, så vilas det på regeringen en bestämd skyldighet att taga hänsyn till meningarna i riksdagen. Det bör för regeringen vara så mycket lättare att göra detta, som den ju själv har visat sig intresserad av att bringa denna fråga till sin lösning. Genom att andra kammaren här i dag följer den Norlingska reservationen ger den till känna, att den önskar liksom regeringen en lösning, men att den önskar att vid denna lösning man tar hänsyn till vissa synpunkter, som hava framförts i den s. k. Möllerska motionen, som visst icke är någon personlig eller enskild motion, utan som tillkommit på beslut av det socialdemokratiska förtroenderådet. Fattar andra kammaren detta beslut, så hava vi fått fastslaget, att den folkvalda kammaren två år i följd har givit till känna sin bestämda mening, att man bör ordna denna försäkring med hänsynstagande till kravet på möjlighet för riksförsäkringsanstalten att också upptaga bilförsäkring. Första kammaren har visserligen biträtt utskottsförslaget, men jag vill påpeka, att det icke behövs mer än en omkastning av fem röster i första kammaren för att den skulle ställt sig på samma linje som jag här förordar, att andra kammaren skall ställa sig på. Det föreligger sålunda vid sidan av en eventuell majoritet i andra kammaren en mycket stark minoritet i första kammaren, och jag skulle verkligen vilja fråga, om regeringen skulle i ett sådant läge finna sig handla i den anda av samförstånd med riksdagen, som den säger vilja handla i, därest den underlåte att till nästa år åter framlägga nytt förslag? Jag har så mycket svårare att tänka mig, att regeringen skulle förfara på det befarade sättet, som här faktiskt föreligger ett ganska typiskt exempel på huru man i politiken borde kunna, i stället för att bita sig fast vid en särskild ståndpunkt, taga hänsyn till även andra meningar och se till att genom ett beslut få de skilda meningarna på ett rimligt sätt representerade.

Regeringen avvisar ju förresten icke principiellt tanken på en statsanstalt. I det föreliggande förslaget står det tvärtom uttryckligen i § 6: »Trafikförsäkring må, förutom av anstalt, som inrättats av staten» etc. Däri ligger ett principiellt erkännande både av det riktiga i att staten här har sin hand med och därav att det kan bliva nödvändigt för staten att här inskrida. Under sådana förhållanden förstår jag icke riktigt, varför man skall blåsa upp

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
ä motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

denna fråga om privatanstalt eller om ett blandat system till en så stor och avgörande fråga. Vad är det som begäres från dem som yrka på att riksförsäkringsanstalten skall vara med? Det är icke alls att riksförsäkringsanstalten ensam skall i detta fall taga försäkringar, vad som kräves är att staten i det ögonblick den ålägger en viss grupp en försäkringsplikt också skall erbjuda denna grupp möjlighet att, därest den så önskar, taga försäkring i en statsanstalt. Det är ingenting som hindrar, att om den försäkringspliktige föredrar att taga försäkring hos de privata, han gör det, men han har också den möjlighet som ligger i att om riksförsäkringsanstalten engageras hos en statsanstalt fullgöra den plikt, som staten genom lagstiftningen har ålagt honom.

Är det då lämpligt att lägga ett sådant uppdrag hos riksförsäkringsanstalten. Jag vill fästa uppmärksamheten på, att herr justitieministern och hans sekundant på jämtlandsbanken argumentera från två nästan motsatta ståndpunkter, när det gäller riksförsäkringsanstalten. Herr statsrådet gick emot tanken, därför att han egentligen icke trodde, att de försäkringspliktiga skulle vilja anlita riksförsäkringsanstalten, att den alltså skulle få litet och för litet och kanske ingenting att göra, även om man öppnade den möjligheten. Herr Hedlund var väldigt orolig för, att riksförsäkringsanstalten skulle bliva överlastad med arbete för denna försäkring och därför icke kunde så som han önskade fylla sina andra uppgifter. Jag gör detta påpekande bara för att visa, att det ibland icke är så noga med argumentationens innehåll, bara man kommer till ett visst slut. Om man ser till vad riksförsäkringsanstalten själv sagt, så har den visserligen talat om de svårigheter, som här kunna yppa sig, men den har på intet sätt avstyrkt. Och om jag skulle läsa riksförsäkringsanstaltens utlåtande efter det intryck, det faktiskt gjort på mig, så är det egentligen det, att riksförsäkringsanstalten icke kan anföra några verkliga skäl, varför den icke skulle medverka i denna försäkring. Dess egentliga skäl är bekvämlighetsskäl; den önskar icke ökat besvär. Men jag måste säga, att vi ha icke någon anledning, när vi gå att ordna en angelägenhet, att taga hänsyn till sådana synpunkter. Om det nu också skulle vara på det sättet, att riksförsäkringsanstalten enligt herr statsrådets mening icke fick någonting egentligen att göra, vad olycka hade då skett genom att möjligheten fanns? Det är ju icke här fråga om att inrätta en ny anstalt, det är icke förslag om att i riksförsäkringsanstalten genomföra en ny organisation med en massa nya tjänstemän. Om det icke blir några försäkringstagare hos riksförsäkringsanstalten, så vållar denna anordning icke anstalten någon egentlig möda och icke heller staten någon utgift. Men vad vi hava vunnit är, att vi därigenom skapat den bästa garanti för att premierna hållas nere, att det från statens sida övas effektivast möjliga tryck på dem, som ge försäkringar, att taga vederbörlig hänsyn till herr Hedlund och andra, som köra omkring i bil på den svenska landsbygden och även i våra städer.

Jag kan alltså icke förstå annat, än att det vore mycket lätt, om det fanns god vilja, att förena de båda ståndpunkterna här. Vi opponera icke emot att överlämna saken åt de privata anstalterna, men vi vilja ha en utvidgning, som regeringen själv kan tänka sig bliva nödvändig men icke just i detta ögonblick vill förorda för riksdagen. Varför öppna tvist i ett sådant ögonblick? Varför icke just i ett sådant ögonblick taga hänsyn till de starka kraven från andra kammarens majoritet och ordna saken på förnuftigt sätt med hänsyn tagen till alla berättigade intressen? Det är därför att jag tror på möjligheten att vinna en sådan lösning som jag nu förordar, att man från andra kammarens sida ansluter sig till herr Norlings m. fl. reservation. Och jag gör det med den bestämda meningen, att regeringen efter en sådan opinionsyttring från andra kammarens sida icke kan underlåta att nästa år framlägga

förslag till lösning av denna fråga på ett bättre sätt, än det nuvarande förslaget innebär.

Jag tillstyrker alltså herr Norlings reservation.

Chefen för justitiedepartementet herr statsrådet **Bissmark**: Herr talman! Här har till regeringen ställts en förfrågan, huruvida vi skulle vara villiga att till ett nästföljande år framlägga förslag, grundat på en statsanstalts ingripande i försäkringen. Jag kan naturligtvis icke här svara på denna fråga, men jag vill säga, att de skäl, som här åberopats av den föregående ärade talararen för att regeringen skulle visa riksdagen och särskilt andra kammaren tillmötesgående genom att framlägga ett nytt förslag, grundat på ett statsans deltagande i försäkringen, äro icke alldeles övertygande för mig. Även om det i denna kammare verkligen skulle finnas majoritet för ett avslag nu, är jag nämligen icke så övertygad om att det finns en majoritet för att staten skall ingripa. Jag är tvärtom övertygad om att en stor grupp av de ledamöter av kammaren, som komma att rösta nej här i dag, för sin del äro mycket litet intresserade av en statsans anstalt och hellre skulle se en annan lösning av frågan. Det är själva saken de ej vilja; det har tydligt framgått av den förda diskussionen, och det har även framgått av de motioner, som väckts i frågan. Jag vill alltså lämna frågan öppen.

Men när jag nu vill något gå in på herr Hanssons anförande, så förvånar det mig, att han icke på något sätt berörde den kritik, som jag riktade emot förslaget om riksförsäkringsanstalten såsom deltagande i försäkringen. Min ståndpunkt var ju den, att just genom att riksförsäkringsanstalten tar försäkringar och risken att misslyckas — och enligt min mening kommer den att misslyckas på ett grundligt sätt — kommer man att skada statens auktoritet, när det gäller att taga itu med de enskilda försäkringsorganisationerna. En riksförsäkringsanstalt, som visar sig icke kunna lämna premier till lika billigt pris som de enskilda utan måste taga högre premier för att täcka sina omkostnader, vad har den för auktoritet att komma till de enskilda bolagen och säga: var goda och sätt ned edra premier! Det vore en orimlig situation. Det är detta, som varit för mig avgörande.

Nu säger herr Hansson, att om det icke finns någonting för riksförsäkringsanstalten att göra, har riksförsäkringsanstalten inga kostnader. Jo, herr talman, det är ju så, att riksförsäkringsanstalten har en hel massa kostnader ändå. Det måste föras ett fullständigt register över alla motorfordon, det måste från Konungens befallningshavande skickas in anmälningar om alla försäkringar, som måste antecknas, och över huvud kan man icke undvara en organisation, som tar hand om dessa ärenden. Den måste vara på vakt gent emot allt, som kan inträffa. Alltid kommer det att inträffa, att premier icke betalas i enskilda bolag och försäkringarna därför kastas över på riksförsäkringsanstalten. Vidare lär icke riksförsäkringsanstalten kunna undgå att anställa ombud i orterna för de fall av skador, som förekomma. Jag går icke så långt, att jag förutsätter, att riksförsäkringsanstalten icke skulle få några försäkringar alls. Då medger jag, att man möjligen skulle kunna tänka på att få kostnaderna nedbragta till ett minimum.

Vidare har jag i det föregående uppehållit mig något vid själva regleringen och framhöll då, att det är i högsta grad betänkligt att låta riksförsäkringsanstalten gå in på detta område. Där kommer staten — det nämner icke herr Hansson något om — att företräda olika intressen. Den ena handen vet icke, vad den andra gör. Åklagaren säger »vållande» och yrkar straff, och riksförsäkringsanstaltens ombud har intresse av att yrka frikännande. Jag tycker icke, det kan vara lämpligt. Och är icke dessa principiella betänkligheter sådana att man tvekar om att framlägga ett förslag om statens ingri-

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
i motorfordon  
m. m.

(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.

pande? Det är väl ändå icke, när det gäller en fråga som denna, att bara räkna ut, om förslaget kan gå igenom, utan man måste göra klart för sig, vilka principiella betänkligheter, man har i en fråga, och rätta sitt beslut där-  
efter.

(Forts.)

Här har i det föregående gjorts en del erinringar emot förslaget. Det gäller särskilt innehållet i § 6, som en annan talare gjort en anmärkning emot. I förra årets regeringsproposition fanns där tvång för varje försäkringsbolag att taga emot vilka försäkringstagare som helst. Det fick icke säga nej till en enda försäkringstagare. Detta berodde naturligtvis därpå, att man ville vara helt på det klara med att, när man pålade bilägaren skyldighet att försäkra, så fick icke försäkringsbolaget säga nej. Detta tvång inskränkte sig icke endast till aktiebolag utan gällde även alla ömsesidighetsbolag. Även alla ömsesidighetsbolag voro alltså enligt detta förslag tvungna att taga emot vem som helst, även om bolagens stadgar innehöllo, att de huvudsakligen voro avsedda för vissa grupper medborgare. Nu har härvidlag gjorts en ganska betydande uppmjukning på det sättet, att dessa enskilda ömsesidighetsbolag kunna begränsa sin verksamhet till vissa yrkesgrupper. De äro alltså icke skyldiga att taga emot andra försäkringstagare. Nu medger jag villigt, att det finns en liten inadvartens i propositionen. Det talas nämligen på sidan 19 om »yrkesgrupp eller annan intressegemenskap», och detta har icke kommit till uttryck i den kungliga propositionen. På den punkten skulle jag för min del icke ha någonting att erinra emot en liten uppmjukning, antingen nu eller vid en kommande riksdag.

Vidare frågades det, huruvida äldre avtal, som voro slutna på längre tid, kunde få uppsägas, genom att villkor därom togos in i koncessionsvillkoren för försäkringsbolagen. Den frågan får jag säga, att jag icke är beredd att svara på. Det förefaller nämligen som en rättslig fråga, som det icke kan vara lämpligt, att man här uttalar sig om.

Herr talman! Jag har för ögonblicket intet vidare att tillägga.

**Herr Lundstedt:** Herr talman! Jag uppkallas av herr Björkmans replik på mitt lilla anförande. Jag hör till dem, som icke anse, att man i onödan skall munhuggas och replikera och duplikera. Men herr Björkmans anförande innehöll en missuppfattning — angående innebörden i vad jag ville föra fram — av sådan beskaffenhet, att jag icke önskar, att kammaren skall gå till avgörande av denna sak under en sådan missuppfattning av vad jag velat hävda.

Det förefaller mig rent av, som om den ärade talaren icke kritiserade min ståndpunkt utan i stället en upp- och nedvändning av denna. Han sade gentemot mig, att det här icke gällde att alltför strängt följa några principer utan att se till realiteter; det vore viktigare att beakta de sociala intressena än de rättsvetenskapliga teorierna, hur intressanta dessa än kunna vara. Men vad är det, jag vill? Jag vill just *slå ned* de gängse rättsvetenskapliga principerna, de principer, som man i förslaget tillämpat. Och jag vill detta just därför, att man i dessa principer förbiser de sociala realiteterna. Det är de sociala realiteterna jag vill taga fasta på. Jag vädjar till kammaren att avgöra, huruvida det, jag förde fram, verkligen utgör några ofruktbara idéer, som icke taga sikte på vad som har praktisk betydelse. Saken ligger helt enkelt så, att jag vill förekomma, att man här i en lagstiftande församling skulle medverka till att bilisterna finge så att säga schackra bort ansvarskänslan, och därmed medverka till bilterrorismen. Situationen är ju faktiskt den — det är visserligen en fråga om psykologisk erfarenhet; saken ligger icke direkt för ögonen, så att man så att säga kan plocka upp den från golvet — att människorna äro så funtade, att, om det icke finns någon press av ett eller annat slag på handlingssätten, de icke handla med nödig försiktighet. Detta gäller överallt, på

olika områden av mänskligt handlande. Den eggelse till försiktighet i handlingssätten, som här kommer i fråga, utgöres — utom av straffhotet samt intresset för eget liv och egendom — just av *skadeståndsrisk*en. Av skäl, som jag här icke kan gå in på, måste alltid *straffet* reserveras för ett relativt mycket begränsat område. Vad nu skadeståndet vid skada genom biltrafik angår, ha särskilt stränga regler utbildats med hänsyn till den fara för andra, som sådan trafik innebär, och till önskvärdenheten av att bilisterna drivas till iakttagande av den yttersta noggrannhet i sina handlingar. Man har gått så långt på detta område, att folk får betala skador oberoende av om de verkligen handlat försumligt. Varför? Jo, om man skulle vara fri från skadeståndstvång, när man icke handlat försumligt, så skulle man ha vissa chanser att, även när man faktiskt handlat försumligt, kunna krångla sig från skadeståndet, alldenstund bevisning för försumlighet icke kunnat förebringas. Därigenom skulle skadeståndstvånget icke få den karaktär av regelmässighet, som just på ett sådant område som detta är av nöden. På förevarande område, där hela verksamheten rent av betecknas som farlig, är det nödvändigt att anordna en så effektiv press som möjligt på handlingssätten. Och effektiviteten av skadeståndstvånget sammanhänger med det allmänna medvetandet om dess egenskap att *regelmässigt* följa på de skadebringande handlingarna. Är det nu att icke beakta realiteter, då jag säger, att man här är i färd med att — i strid med skadeståndsrättens grund och historiska utveckling — helt enkelt lyfta bort en väsentlig del av den press, som är ägnad att driva bilisterna till nödig akt-samhet, den del nämligen som hittills legat i skadeståndstvånget — låt vara att effekten av detta redan, tack vare juridiskt misstag, försvagats genom de möjligheter, som hittills funnits, att genom frivillig försäkring vältta ansvars-känslan ifrån sig?

Den ärade talaren trodde icke, att bilisterna i allmänhet handlade vårdslöst, därför att de tagit ansvarsförsäkring. Jag säger icke, att de alltid handla direkt vårdslöst, men att de *ofta* handla *mindre försiktigt* och icke med den nödiga yttersta försiktighet, som är av den allra största vikt i denna verksamhet. Det behövs endast, att denna försiktighet genom försäkringen minskas på var hundra bil, för att olyckliga konsekvenser mycket märkbart skola framträda. Ökas försiktigheten, minskas olyckorna i proportion härtill. Här kan man visserligen icke göra några exakta kalkyler; det torde dock räcka med psykologisk erfarenhet. Ingen, som verkligen sätter sig in i saken, kan bestrida, att, om här pressas ordentligt, bli människor mera försiktiga, och ökad försiktighet leder till minskad bilterrorism. Nu frågar jag: vad är viktigast, att trycka ned bilterrorismen och icke ha fullständig garanti för att ersättning verkligen kan utfås i de *relativt ytterst få* fall, då annan skadats, eller att stimulera bilterrorismen och öka de skadebringande händelserna och såsom kompensation härför ha garanti för att den skadade kan få ut ersättningsbeloppet? För övrigt upprepar jag från mitt förra anförande, att det inte finns något socialt intresse i och för sig, att den skadade får betalt. Samhället har icke något direkt intresse av att skadegöraren *blir av med* pengar och att den skadade *får* pengar. Den friktion, som med sådan »överflyttning» kan uppstå, är i och för sig icke nyttig utan skadlig. Det är vidare fullständigt falskt, att det skulle finnas något absolut rättfärdighetsanspråk på ersättning för den, som lidit skada. Det kan stundom te sig lika rättfärdigt, att den skadade själv får bära skadan, och det t. o. m. fastän icke han utan skadegöraren handlat försumligt. Skadeståndet har ingen annan funktion än att vara ett led i skadeståndsrättens uppehållande. Så ligger saken till. Alltså, även om man måste betala beloppet till statskassan eller till fattigvården i stället för till den skadade, skulle en lika god eggelse till försiktighet åstadkommas. Men, märk väl, genom att den-

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
motorfordon  
m. m.  
Forts.

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Ports.)

na ekonomiska press just formas till ett skadestånd, ett belopp att, beräknat efter skadan, utgå till den skadade, vinner man två saker på en gång. Ty därigenom ökas den genom skadeståndets preventiva funktion alstrade allmänna trygghetskänslan. Människorna hava ju nu medvetandet icke blott om att skadegörelser på deras intressen nedbringas till ett minimum utan jämväl om att, när i *undantagsfall* skadegörelse skett, de få ett ersättningsanspråk. Men naturligtvis vilar trygghetskänslan *framförallt* på den förra synpunkten, på skadeståndets preventiva funktion. Det är mot bakgrunden av det samhällseliga behovet av en allmän trygghetskänsla i avseende å andras handlingar, som man har att bedöma skadeståndsrätten. Allt ekonomiskt liv i samhället är beroende av denna trygghetskänsla. Utan denna ingen rörelsefrihet; hela samhället skulle tvingas in i stagnation. Det är den synpunkten, som ligger bakom. Det *kan* här förnuftigtvis icke vara fråga om någon isolerad hänsyn till de enskilda skadorna. Ginge man på den linjen, så vore f. ö. de viktigaste intressena liv och lem, och dem kan man ju aldrig verkligen få reparerade. Därför är här särskilt i avseende å sådana intressen, intet viktigare än att se till, att de icke spolieras genom bilterrorismen. Och det är detta och dylikt, som jag vill. Nu vädjar jag till kammaren och frågar, om det är opraktiska synpunkter, jag kommer med, och ofruktbara teorier, som jag här sökt föra fram.

Allt detta vare nu icke sagt såsom någon förebråelse eller ovänlighet mot den ärade talaren, herr Björkman, vars replik var synnerligen välvilligt hållen. Men jag vill från början gardera mig mot detta, att så snart jag yttrar mig, betraktas det som en föreläsning eller liknande utanför det praktiska livet. Så var det även, när jag hållit mitt s. k. jungfrutal. Jag hade knappt hunnit yttra mig i denna kammare, förrän en ärad talare ansåg sig böra göra ett inpass om skriftens ord angående »för mycken lärdom», alltför svårsmält för kammarens ledamöter. En annan ärad talare hade dock vänligheten häremot erinra, att det likväl kanske vore bättre att vara något för mycket än för litet vetande.

Herr Björkman tillade, att det finns icke särdeles bärande skäl för att säga nej till denna sociala lagstiftning. Visserligen icke, säger jag, om lagen verkligen är en social lag i god mening. Och det är ju detta vi här arbeta på, var och en i sin stad. Vi, som tala emot antagande av lagen, vi mena, att lagen i befintligt skick icke är en god social lag. Jag tror — och det tro jämväl andra, som talat emot förslaget — att vi ytterligare behövt taga oss en tids funderande, innan lagen kan bli så utformad, att den just tillfredsställer de sociala kraven. Eftersom jag icke har samma ståndpunkt som herr Hansson och andra, som talat emot förslaget, utan jag har särskilda grunder, kan jag icke instämma i dessa herrars yrkanden, utan vidhåller mitt yrkande på rent avslag. Men jag vill upprepa, att jag tror — jag vågar icke säga, att jag är övertygad, ty det kan vid närmare undersökning lätt komma bakslag — men jag tror, det är möjligt, att man här kan nå fram till en acceptabel kompromiss mellan de olika synpunkterna. Jag vill nu icke ens antyda, huru jag för min ringa del tänkt mig saken, ty jag har icke ännu tillräckligt ingående åt alla håll provat läget. Det rör sig om så allvarliga och svåra frågor. Men jag tror som sagt, att en kompromiss är möjlig.

Och i hopp om att det nästa år skall kunna framläggas ett i allo mera tillfredsställande förslag yrkar jag här avslag på utskottets förslag.

**Herr Edberg:** Herr talman, mina damer och herrar! Jag vill för det första meddela, att jag icke själv har egen bil, så att jag talar icke i egen sak. Jag är heller icke emot själva försäkringen. Men det är så, att jag kan icke



biträda den kungliga propositionen av skäl, som bland annat här framhållits av en del talare före mig, varför jag icke skall upprepa dessa.

Anledningen varför jag begärde ordet var, att herr Hedlund i Östersund bland annat sade, att han trodde, »att de, som skulle komma att falla under försäkringslagen, kunde känna sig belåtna. Jag själv kör bil största delen av året litet varstans i mitt distrikt, och jag har därunder konstaterat, att det finns en hel del personer, som riskera att bli skadade då och då.» Jag skulle vilja säga, att i och med detta har herr Hedlund själv förklarat, varför jag och andra icke kunna vara med på den kungliga propositionen. Ty det är väl i alla fall skillnad på den som kör mycket utefter vägarna. Han riskerar naturligtvis mycket mer att fördärva folk än den, som t. ex. kanske kör en gång i veckan. Herr Hedlund måste väl ändå erkänna, att det är en massa människor uppe i Norrland, bolagsarrendatorer, hemmansägare och lägenhetsägare, som måste färdas med bil längs vägarna. Är det icke så, att vi lämna anslag till bygdevägar, och dessa bygdevägar äro ju sådana, att man kan färdas med mindre bilar på dem. Det är, som av herr Andersson i Dunker framhållits, icke alltid lyxbilar man far med, men det är så att man tager sig ändå fram med dessa. Dessa arrendatorer m. fl. ge sig på morgonen i väg till ett brukssamhälle, stationssamhälle eller en stad och leverera sin mjölk och kunna sedan fara hem och fullgöra sina dagsverken. Skola de begagna hästskjuts blir följen, att de komma hem långt fram på dagen, men genom att man har bil går det fortare. Kan det vara rim och reson, att en sådan person skall betala lika mycket i skatt som herr Hedlund m. fl., som kör hela året utefter vägarna. Jag är icke emot en försäkringslag angående motorfordon, men den skall vara sådan, att den verkar praktiskt, och man får icke lagstifta, så att man förfelar verkan med densamma.

Jag tror icke alls det skulle vara skadligt, om en del bilar i vårt land skulle försvinna, men jag tror på samma gång det skulle kännas hårt, om man stiftade en lag sådan, att dessa arrendatorer m. fl. skulle tvingas lämna sina bilar och återgå till hästskjuts. Jag förstår att för herr Hedlund gör det icke så mycket, om han betalar denna skatt på 85 kronor, ty det är väl med honom som en gammal man hemma, som gick med träben. När en hund en gång bet honom i benet, vände han sig om och sade: »Det rör mig icke.» Ungefär så är det väl med herr Hedlund också. Han får väl sin skatt och resekostnadsersättning, det är ju svenska staten som betalar dessa omkostnader. Men om dessa arrendatorer m. fl. skulle drabbas av ytterligare kostnader är det klart, att de måste lägga dessa på mjölken så att den finge betalas med högre pris, eller också skrota ner sina bilar. Skall man komma till en rättvis beskattning i denna fråga, får man nog enligt mitt förmenande lägga skatten på bensinen, så att den, som kör en, två eller tre gånger i veckan, får betala mindre än den, som kör hela dygnet om.

Om andra kammaren avslår den kungl. propositionen, tror jag icke att därmed skett någon rikslycka, snarare tvärtom, ty frågan kommer då under ny utredning och upp ett annat år. Kommer den icke upp ifrån Kungl. Maj:t, så tror jag att den är så pass ventilerad, att enskilda motionärer i riksdagen komma med förslag. Ty det finnes i alla fall fullständig enighet eller åtminstone i det närmaste enighet om att vi skola ha en försäkring. Men, som sagt, den bör vara lagd på andra grunder än vad här är fallet.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till herr Norlings med fleras reservation.

Herr Olsson i Ramsta: Herr talman! Inför detta spörsmål gör man sig gärna den frågan: är det nödvändigt och önskvärt, att man inför en lag om

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.  
(Forts.)

trafikförsäkring? När automobilerna här började införas i ökad omfattning, antog riksdagen redan år 1916 en lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, och den skada denna trafik åstadkommit har varit i ständigt stigande i och med automobilernas stigande antal i landet. Och det har uppkommit en hel massa olycksfall, som äro av ganska ömmande natur, där icke de skadade ha haft möjlighet att få ut någon skadeersättning, på grund av att det icke varit någon försäkring eller funnits någonting att taga.

Riksdagen har upprepade gånger intresserat sig för frågan. Vid 1925 års riksdag väcktes icke mindre än fyra motioner gående ut på en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning om införande av en sådan automobilförsäkring. Kungl. Maj:t har sedan behandlat ärendet, och frågan utreddes först inom justitiedepartementet och kommunikationsdepartementet. Sedan tillsatte regeringen 1927 i oktober en kommitté, bestående av två försäkringsdirektörer och en revisionssekreterare, som fingo i uppdrag att utreda frågan. De inkommo sedan till regeringen med sitt betänkande angående lag om trafikförsäkring, varom proposition framlades för förra årets riksdag. Propositionens öde är för kammaren bekant. Första lagutskottet, som behandlade propositionen, gick på avslag. Man resonerade som så, att man icke hade undersökt och utrett, huruvida icke staten möjligen borde ingripa och giva försäkringen, d. v. s. om icke riksförsäkringsanstalten skulle inträda i försäkringsrörelsen som obligatorisk försäkringsanstalt. Det var den saken, som man ville ha utredd, särskilt med tanke på, att man skulle få premiesättningen så låg som möjligt för försäkringstagarna.

Utskottsmajoriteten talade också om olycksfall, som icke inbegrepos i lagen, s. k. casus, och ville även behandla den frågan. Det fanns även reservanter i utskottet, som yrkade bifall till Kungl. Maj:ts proposition. Reservanternas förslag segrade i första kammaren, medan andra kammaren följde utskottsmajoritetens förslag och avslag propositionen. Emellertid har den nu sittande regeringen utrett frågan. Ärendet har varit remitterat till riksförsäkringsanstalten, och riksförsäkringsanstalten har i ett ämbetsutlåtande dryftat möjligheten för riksförsäkringsanstalten att meddela en sådan försäkring, dels den s. k. monopolförsäkringen, där riksförsäkringsanstalten skulle ha monopol på denna försäkringsform, dels den försäkring, där riksförsäkringsanstalten skulle uppträda som konkurrerande part med frivilliga försäkringsbolag, och dels det fall, där det skulle bliva en automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten, d. v. s. alla, som icke hade sina bilar försäkrade i enskilt bolag, skulle automatiskt vara försäkrade i riksförsäkringsanstalten.

Om man läser igenom riksförsäkringsanstaltens promemoria, bifogad årets proposition, finner man, att när det gäller monopol, så avstyrkes detta, och vad majoriteten där säger, understrykes på det kraftigaste av byråchefen von Schultzenheim, som absolut uttalar sig för ett avstyrkande. Vad beträffar möjligheten för riksförsäkringsanstalten att uppträda som konkurrerande part med andra bolag, framhåller anstalten, att det nog icke skulle bliva så lämpligt. Ty då skulle riksförsäkringsanstalten få använda sig av samma anskaffningssystem, som enskilda försäkringsbolag nu ha för att kunna skaffa försäkringar, och då kunde man nog icke nedbringa premierna avsevärt. Vad åter beträffar den automatiska försäkringen i riksförsäkringsanstalten, så ansåg vederbörande, att den möjligen skulle kunna leda till, att de minst bärkraftiga bilägarna skulle taga försäkring där. Alla, som underlåte att taga försäkring hos ett enskilt försäkringsbolag, dem skulle riksförsäkringen få. Och då skulle därav följa, att den kontroll å premiesättningen, som riksförsäkringsanstalten skulle kunna åstadkomma, kanske t. o. m. skulle leda till att anstaltens premiesättning skulle ligga så till, att den motiverade en högre

premiesättning för de enskilda bolagens vidkommande, än de eljest skulle anses med skäl kunna fastställa.

När det för mig gällt att taga ställning till denna fråga om försäkringen, har jag på frågan, om det är nödvändigt att få en obligatorisk trafikförsäkring, icke kunnat svara annat, än att det är nödvändigt. Inför alla de olycksfall, som hända här i landet, och inför den omständigheten, att redan 60 % av bilägarna ha bilarna försäkrade, är det väl absolut ofrånkomligt, att vi här i landet gå in för en obligatorisk trafikförsäkring.

Nu kanske någon frågar: huru ha då grannländerna det ställt i detta fall? I förra årets proposition talas om detta. I fjolårets proposition berättas, att det i Danmark finnes obligatorisk trafikförsäkring enligt lag, och i Norge finnes den allmänna lagen vi här ha om reglering av skada i anledning av automobiltrafik, men i den lagen heter det, att de, som sätta en garanti på 20,000 kronor, äro skyddade och ha därigenom sin försäkring tagen. I Finland finnes det denna lag, som vi här ha om reglering av skada i anledning av automobiltrafik.

Jag får lov att säga, att jag icke har fått något förtroende till den uppfattningen, att riks-försäkringen, om den ryckes in i denna försäkringsrörelse, skulle kunna åstadkomma billigare premiesättning. Jag skulle kunna ge det medgivandet, att om vi införde monopolförsäkring i landet, skulle det kanske finnas en möjlighet att bringa ner premiesättningen, men att riks-försäkringsanstalten skulle taga en sådan monopolförsäkring, är väl uteslutet på grund av invändningarna i dess promemoria just på denna punkt. Det har för resten herr justitieministern omnämnt i sitt anförande. Det gäller denna kollisionsöverenskomst med enskilda bolag och denna reglering av skadorna, som skulle göra arbetet svårt för riks-försäkringsanstalten och möjligen leda till — som anstalten också säger — att det skulle uppstå ett misstroende mot riks-försäkringsanstaltens sätt att reglera även de uppgifter, som den nu har att reglera, nämligen olycksfallsförsäkringen. Det är nödvändigt, att anstalten får det största möjliga förtroende hos allmänheten just för sitt sätt att handhava den allmänna olycksfallsförsäkringen. Detta skulle äventyras, om man ålade anstalten denna försäkring.

När jag väger alla skäl för och emot inryckande av förevarande försäkring i anstaltens rörelse, måste jag säga, att jag tror försiktigheten nu bjuder oss att gå fram på den linje, som Kungl. Maj:t anvisat i propositionen, där det dock finnes möjlighet för Kungl. Maj:t att öva en kontroll över premiesättningen.

Bl. a. sade ju riksdagen förra året, att bestämmelserna angående kontrollen på premiesättningen skulle inflyta i en särskild kungl. kungörelse, men utskottet sade i år, att det ville ha detta inarbetat i själva lagtexten. Här skall nu Kungl. Maj:t upprätta en tablå för premiesättningen i olika riskklasser, och vid koncessions beviljande skola bolagen komma in med redogörelse, huru de tänka ha premiesättningen ordnad och huru de tänka ha riskklasserna fördelade. Skulle de sedan missköta sig, kan Kungl. Maj:t ligga över dem och hota att taga ifrån dem koncessionen. För varje år skola statistiska uppgifter lämnas från försäkringsinspektionen, som skall följa dessa försäkringsanstalters premiesättning och deras sätt att arbeta ganska noga. Och jag förmodar också, att försäkringsinspektionen i alla frågor, när det gäller förhållandet mellan olika försäkringsbolag, kommer att rådfrågas av Kungl. Maj:t och avgiva yttrande.

Jag får säga, att med alla dessa garantier, som äro inarbetade i själva lagen, är det väl icke så stor risk för att vi skulle få premierna så höga, att vederbörande skulle skörda orimliga vinster på oss. Vi ha dessa möjligheter i 6 §, där vissa grupper både inom viss ort eller tillhörande viss yrkesgrupp skola kunna bilda s. k. slutna försäkringsföreningar. Det har framställts en anmärkning mot bestämmelsen i 6 §, som herr justitieministern talade om — den anmärkningen framställdes av herr Andersson i Rasjön — att enligt ordalagen i denna

Ang. lag om trafikförsäkring motorfordon m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

§ skulle man kunna tänka sig, att motorförarnas helnykterhetsförbund eller kungl. automobilklubben icke skulle kunna bilda en sådan förening. Jag har, efter samråd med justitieministern och lagbyråchefen i justitiedepartementet övertygat mig om, att om man här framställer yrkande på att i 6 § efter ordet »yrkesgrupp» tilläggas orden »eller intressegrupp», det förefinnes möjlighet för motorförarnas helnykterhetsförbund och dessa andra sammanslutningar att bilda slutna försäkringsföreningar. Jag kommer alltså vid denna paragraf att framställa ett dylikt yrkande.

Ja, herr talman, jag kan icke finna annat än att efter så många års arbete, sedan riksdagen skrev 1925, det vore oförsvarligt av riksdagen att nu återigen avslå den kungl. propositionen med den motivering, som reservanterna framföra. De ha ju icke egentligen satt sig emot saken. Enigheten är ju inom alla läger fullkomlig därom, att trafikförsäkringen är någonting, som måste införas. Det är endast för frågan, om vi skola rycka in riks-försäkringsanstalten i försäkringen, som reservanterna vilja ha uppskov på ett år. Efter allt som riks-försäkringsanstalten sagt på denna punkt, och allt, som även herr justitieministern framfört i detta avseende, tror jag, att det vore oförsvarligt att nu återigen stjälpå förslaget, särskilt med tanke på alla dessa olyckor, som ideligen hända och alla dessa bilar — 40 % — som icke äro försäkrade. Utskottet har i sitt betänkande bifallit ett skrivelseförslag, vad beträffar dessa s. k. rena olycksfall. Vi hade en motion, som vi behandlade i utskottet i samband med den kungl. propositionen, en motion av herr Möller i första kammaren, i vilken han yrkade på en sådan ändring i den föreslagna lagtexten, att rena olycksfall skulle ryckas in. Det var dock givet, att inom utskottet kunde vi icke enbart på grund av en motion vara färdiga att införa detta i lagtexten. Det hade visserligen gjorts en undersökning inom justitiedepartementet om möjligheterna att rycka in motionärens förslag, men vi kommo till den slutsatsen, att här gällde det dock en helt ny princip, det gällde att ålägga bilägarna ansvar för en skada, som de ej ha varit vållande till. Vi ville därför, att det skulle undersökas, vilka möjligheter det fanns att få en försäkring för dylika olycksfall, fast vi i första hand tänkte på olycksfall i den begränsade omfattningen, alltså icke i de fall, där olycksfallet sker, då man åker i bilen, då alltså människorna, som sitta i bilen, äro utsatta för skada. Jag tror, att de herrar i andra kammaren, som nu eventuellt skola haja till för denna skrivelse — jag har hört, att herr Andersson i Rasjön framställt avslagsyrkande — kunna vara lugna, ty vi ha icke givit direktiv för en utredning på så sätt att vi absolut stänga vägen för en undersökning, om icke staten här skulle kunna inträda som den skyddande, så att dessa olycksfall, när det gäller tredje man, skulle kunna vara täckta. Den utvägen synes stå öppen, och inom utskottet fanns det några bland majoriteten, som hade precis samma synpunkt, som herr Andersson i Rasjön gjorde sig till tolk för. Men på grund av det sätt att upplägga frågan, som framträdde i skrivelseförslaget, gingo dessa med på att vi skulle undersöka den saken.

Ja, herr talman, efter vad jag sagt, är det naturligt, att jag för min del önskar, att det blir något resultat vid årets riksdag, och tillåter jag mig därför att yrka bifall till förslaget. Jag skall sedan, när vi komma till § 6, framställa det säyrkande, som jag här nyss talade om.

Hans excellens herr statsministern **Lindman**: Herr talman! Jag skall icke bliva mångordig i denna debatt, ty här äro ju av chefen för justitiedepartementet alla de skäl framförda, som enligt hans och regeringens uppfattning tala för ett bifall till föreliggande kungl. proposition, men jag vill emellertid säga några ord och särskilt fästa mig vid vad som talades om att riks-försäkringsanstalten skulle bliva en försäkringsgivare på detta område.

Här fälldes nyss ett yttrande. Jag tror det var herr Hansson på stockholms-

bänken, som hade ett anförande, i vilket han uttryckte sig så, att riksförsäkringsanstalten väl icke vore så angelägen om att få de ökade besvär, som skulle följa med denna nya försäkring. Jag har själv, herr talman, varit chef för ett ämbetsverk, och jag har väl reda på, både från den tiden och från andra tider, då jag varit statsråd, huru ämbetsverken se på denna sak. Och jag har rakt motsatt uppfattning mot herr Hansson. Ämbetsverken och deras chefer underkasta sig i allmänhet gärna ökat besvär, om de kunna få sitt ämbetsverk utökat med nya verksamhetsgrenar. Jag har en sådan bestämd uppfattning härom, att jag icke tror den skall kunna jävas av någon. Ämbetsverken försöka att växa och bliva stora och lägga under sig så många olika verksamhetsgrenar som möjligt. Det är en genomgående tendens, och jag tror ingalunda att en chef för riksförsäkringsanstalten skulle ha uttalat sig såsom här skett i förevarande fall, om han icke ansett sig ha verkligt goda skäl för att icke blanda in riksförsäkringsanstalten i detta. Om man för övrigt hyser något tvivel om, i vilken riktning detta utlåtande går, måste jag säga, att jag aldrig, när jag läste riksförsäkringsanstaltens yttrande, kunnat komma i tvivelsmål om, att det var avstyrkande. Och belägg för att jag uppfattat yttrandet riktigt, har jag fått i det sätt, varpå lagrådet refererat detta riksförsäkringsanstaltens yttrande. Ty om kammarens ledamöter läsa vad lagrådet sagt, ligger saken klar för var och en.

Icke heller är det berättigat att säga, att riksförsäkringsanstalten icke haft tillräcklig tid att göra utredningen och komma med sitt utlåtande. Ty riksförsäkringsanstalten har haft alldeles tillräcklig tid under den tid, inom vilken remissen skulle avlämnas, för att avgiva det yttrande, som den också avgivit. Det yttrandet är i själva verket sådant, att riksförsäkringsanstalten helst ser, att den icke blir inblandad i detta.

Nu, herr talman, menar jag, liksom jag menade i fjol, när jag yttrade mig i denna fråga, att det är dock ett mycket stort intresse för alla, som hava med detta att göra, att en sådan försäkring som den ifrågavarande verkligen kommer till stånd. Det är intet intresse att skjuta upp den utan tvärtom ett mycket stort intresse att låta den komma till stånd så fort som möjligt, därför att varje dag, som går i detta fall, känner man avsaknaden av denna försäkringsform starkare och starkare. Det är i bilägarnas stora och positiva intresse, att den kommer till stånd så fort som möjligt. Detta är väl också en ganska allmän uppfattning här i denna kammare och över huvud i riksdagen.

Har man den meningen och har man, som justitieministern i den föreliggande propositionen gjort, sökt taga hänsyn till vad som här förekom i riksdagen i fjol, lär man väl ändå icke kunna säga annat än att Kungl. Maj:t gått fram med tillbörlig hänsyn till vad riksdagen tidigare uttalat. Och när man från herr Hansson i Stockholm talar om samförstånd och säger, att om man nu avslår detta, kommer Kungl. Maj:t till nästa år med ett nytt förslag och då kan man vinna det samförstånd, som han hänvisade till, så kan man nog med samma skäl säga: varför icke taga samförståndslinjen i år och taga den på den väg, som regeringen i den kungl. propositionen anvisat? Det ena är samförstånd lika mycket som det andra. Men vinsten av, att det åstadkommes samförstånd i år, är påfallande och påtaglig, därför att man vinner att få saken genomförd så fort som möjligt.

Nu har här den siste ärade talaren yttrat några ord om 6 §. Det var egentligen det, som föranledde mig att begära ordet. När man läser den kungl. propositionen i fjol och jämför den med den kungl. propositionen i år, så står det i fjolårets proposition, att försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är förpliktad att på begäran medgiva trafikförsäkring. Med andra ord, en försäkringsanstalt av vad slag det vara må, det må vara ett bolag eller en annan anstalt, var enligt propositionen i fjol skyldig att lämna försäkring åt vem det vara månne, som kom och begärde en sådan. Nu är det ju uppenbart, att den kungl.

Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

propositionen i år i detta hänseende gjort en uppmjukning. då den kungl. propositionen till de nyss anförda ordalagen i fjolårets proposition gör tillägget: »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.» Alltså, där är sålunda det viktiga undantaget gjort, att bolagets skyldighet att mottaga försäkring kan begränsas till viss yrkesgrupp eller till å viss ort bosatta personer. Nu förmenar den siste ärade talaren, att detta icke är tillräckligt utan att ett sådant medgivande också skulle omfatta vissa intressegrupper. Jag förstår, att han därvidlag tänkt på en eller annan särskild intressegrupp. Jag skulle vilja säga, att det ju är möjligt, att den uppfattning, som den siste ärade talaren har, är riktig. Det är emellertid också möjligt, att den icke bara leder till önskvärda resultat. Ty man kan tänka sig ideella sammanslutningar för automobilförsäkring, ideella sammanslutningar, som kunna genom ett införande av ett sådant tillägg till paragrafen begränsa sig till försäkring av endast bilar av mera förstklassigt slag o. s. v. Detta skulle möjligen kunna återverka på premierna för dem, som hava bilar, som icke tillhörde den kategorien. Men jag för min del vill förklara, att jag, efter samtal med justitieministern, icke har något emot, om man, som herr Olsson i Ramsta nu föreslog, i 6 § införde utöver »viss yrkesgrupp» tillägget »eller viss intressegrupp». Jag tror icke, att det är någon stor fara i att göra det, och jag tror, att riksdagens andra kammare lugnt skulle kunna göra det. Jag vill därför redan nu förklara, att därest det yrkande, som herr Olsson i Ramsta förklarade sig skola ställa på 6 §, kommer att göras, kommer det, herr talman, icke att möta något motstånd från regeringens sida. Man har då i alla fall vunnit den stora saken, att denna viktiga angelägenhet kommer till ett avgörande vid årets riksdag.

Herr Hansson i Stockholm: Herr talman! Justitieministern förebrädde mig, att jag i mitt förra anförande icke gått in på en granskning av de skäl, som han anförde mot ett engagerande av riksförsäkringsanstalten i denna sak. Det låter litet oartigt att säga det, men min uppfattning är verkligen den, att det icke gavs några skäl. Det var en rad förmodanden av justitieministern. Han trodde eller ansåg, att det kunde bli så eller så. Men det är alldeles uppenbart, att här kan man icke säga någonting bestämt. Och man kommer knappast till ett resultat genom att stå och disputeras varandras tro och förmodanden. Hur svag argumentationen i själva verket är, bevisas bäst av att man nödgas tillgripa den skrämseltaktik, som ligger i att framhålla, att, om riksförsäkringsanstalten kommer med, så skulle man kunna få högre premier. Jag erinrar ännu en gång om de siffror, som förut nämnts under debatten. På en sida i den kungl. propositionen förekomma uppgifter för år 1927 om premieinkomsterna och förvaltningskostnaderna samt skadeersättningarna. Det befinnes, att premieinkomsterna äro 7,200,000 kronor. Därav gå 2,700,000 kronor åt till förvaltningskostnader. D. v. s. av hela premieintäkten hava 37 procent gått åt till förvaltningskostnader. Om ni ser på den bilaga från riksförsäkringsanstalten, som fogats vid utlåtandet och återfinnes på sid. 45 i propositionen, finna vi av de summer, som där angivas, att av 24,000,000 kronor i premieinkomster hava i förvaltningskostnader åtgått 10,000,000 kronor eller 42 procent.

Tror justitieministern, att med dessa marginaler riksförsäkringsanstalten skulle sättas i ett sådant läge, att den icke skulle kunna hålla lägre premier än de privata bolagen? Jag har litet svårt att tänka det. Justitieministern har till stöd för sitt påstående ingenting annat än sin egen uppfattning.

När justitieministern dessutom replikerar, att han icke är övertygad om, att det i andra kammaren finnes majoritet för ett system, där man använder både de privata försäkringsbolagen och riksförsäkringsanstalten, äro vi återigen in-

ne på förmodandenas område. Men om andra kammaren ganska uttryckligt säger ifrån vad den önskar, kanske justitieministern kan bliva övertygad. Och det skulle ske genom bifall till reservationen.

Jag konstaterar med glädje, att både justitieministern och statsministern yttrat sig på sådant sätt, att jag har anledning att antaga, att dessa representanter för regeringen mena, att därest andra kammaren skulle komma att fatta ett beslut om uppskov, betyder det icke, att regeringen lägger saken på hyllan utan att det kan förväntas ett förslag mycket snart igen från regeringen.

Herr Lindman replikerade, att om man skall söka samförstånd, kan man lika gärna göra det på regeringens linje som på en annan. Men, Ers excellens, detta är ingen samförståndslinje. Här hava herrarna fått allt sitt men icke velat göra någon eftergift åt våra berättigade synpunkter.

(Hans excellens herr statsministern **Lindman** inföll här: Kan bli.)

Kan bli. Men varför då göra en dålig lösning, som man sedan får göra om? Varför icke göra det ordentligt på en gång? Herr Lindman är en praktisk man. Men jag har aldrig funnit, att praktiska män först göra en dålig sak för att sedan söka göra den bättre. Om vi hava möjlighet att lösa frågan nästa år i samförstånd, varför då envisas med att nu driva igenom en lösning, som icke kan vara god? Statsministerns yttrande har bara stärkt mig i den uppfattningen, att det är klokt att biträda reservationen. Och nästa år kommer så herr Lindman — naturligtvis herr Lindman — med en *verklig* samförståndslinje.

(Hans excellens herr statsministern **Lindman** inföll här ånyo: Eller herr Hansson.)

Chefen för justitiedepartementet herr statsrådet **Bismark**: Herr talman! Herr Hansson i Stockholm förebrådde mig, att jag rört mig med förmodanden i min kritik av den motsatta ståndpunkten. Men jag får säga, att om jag skulle hava uppgivit mig komma med faktisk vetskap om hur utvecklingen skulle bliva, tror jag, att herr Hansson haft större anledning att kritisera mig. Ty därom kan ingen hava vetskap, utan vi måste nöja oss med sannolikhetsberäkningar.

Det är nu fjärde gången under diskussionen som det radats upp dessa siffror över de kostnader, som utgå, och där det visar sig, att 1927 gingo 37 procent av försäkringspremierna till omkostnader. Men dessa 37 procent hava till största delen använts till kostnader för själva skaderegleringarna. Det dyrbaraste i förvaltningen är dessa skaderegleringar, som riksförsäkringsanstalten beräknar ganska lågt. Det ger mig anledning att tro, att riksförsäkringsanstaltens beräkningar äro löst fotade. Det vore orimligt, om det vore så stor skillnad mellan statlig och enskild verksamhet. Var har statlig verksamhet eljest visat sig billigare än enskild?

Jag skall nämna en annan siffra. Riksförsäkringsanstalten finnes redan och driver rörelse. Dess förvaltningskostnader gå till 30 procent av premierna. Det är icke stor skillnad mellan 30 procent och 37 procent. Lägg vidare märke till vad som framhållits från bolagens sida, att deras omkostnader i viss mån drivits i höjden genom att de propagerat för denna försäkring, som spritt sig år efter år. Det är givet, att förvaltningskostnaderna sjunka i och med att affären utvecklas och blir mindre beroende av propaganda och anskaffningsverksamhet.

Jag framhöll i mitt förra anförande, att det icke är möjligt att låta de kostnader, som nu utgå för de enskilda försäkringsföretagen, alltjämt ligga till grund för beräkning av premierna, utan att det är nödvändigt att få ned de höga anskaffningskostnaderna. De utgöra för närvarande 35 procent av

Ang. lagom  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

premien för det första året av en femårsförsäkring, alltså sju procent för hela perioden. Ett sådant belopp är onödigt att betala vid en tvångsförsäkring. Där blir besväret betydligt underlättat, ty där gäller det bara att övertala vederbörande om att försäkra i ett visst företag. Än så länge gäller det ju också att förmå vederbörande att överhuvud taga en försäkring. Det är detta, som gör en så väsentlig skillnad.

För övrigt underlät herr Hansson i Stockholm helt och hållet att ingå på vad jag i min lilla replik mot honom sade om det berättigade att i sådana här samförståndsfrågor taga hänsyn till principiella skäl — jag för min del har den uppfattningen, att man måste göra det. Det är dock ofattbart, hur herr Hansson kunde åtminstone av mitt uttalande utläsa något halvt löfte om proposition till nästa riksdag, byggd på en linje, som jag principiellt ogillar. Jag förklarade, att jag icke ville svara på den frågan i dag. Något annat har jag icke sagt. Skulle man möjligen vilja uttolka mitt anförande på samma sätt som t. ex. riks-försäkringsanstaltens utlåtande, som icke heller lämnat direkt svar, få herrarna göra det på eget ansvar.

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Herr talman! Då jag om några ögonblick kommer att rösta på avslagslinjen, ber jag att med några ord få motivera anledningen därtill. Jag delar uppfattningen, att en lagstiftning i den riktning, som är angiven i utskottets betänkande, är av behovet påkallad. Men en dylik lagstiftning måste vara tillfredsställande, och det synes mig, att förslaget icke är. Det är alltid en rätt allvarlig sak att införa på nu ifrågavarande område en tvångslagstiftning. I synnerhet som denna lagstiftning enligt de uppgifter, jag fått men tyvärr icke kan garantera såsom riktiga, skulle belasta automobiltrafiken med premier, uppgående till mellan 15 och 20 miljoner kronor, synes frågan vara än mera allvarlig. Genomför man en dylik lagstiftning, måste man se till, att försäkringstagarna icke belastas med större premier än nödigt är. Detta kan enligt min mening endast ske, därest tillfälle finnes för försäkringstagarna att få försäkring i någon statsanstalt.

Herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet har här förklarat, att regeringen kan kontrollera de enskilda bolagen, så att dessa enskilda bolag skulle kunna erbjuda samma fördel som en statsanstalt. Men vi veta ju, att de stora bolagen bilda truster. Jag tror, att redan en överenskommelse mellan de stora försäkringsbolagen kommit till stånd. De hava gemensamma tariffer. Men när man känner trusternas makt i allmänhet, betvivlar jag, att regeringen skulle kunna öva den kontroll och utöva det inflytande på bolagen, som vore nödvändigt. Redan nu har man icke vidare god erfarenhet, åtminstone på vår landsbygd, då det gäller dessa försäkringsbolags tillvägagående, ty de driva upp premierna synnerligen högt. Det är endast genom de ömsesidiga bolagen, som någon konkurrens uppstått och som försäkringen på detta område kan ske på tillfredsställande sätt. Jag tror, att lagstiftningen bör omläggas i nu angivna riktning.

Härtill kommer en annan sak, och det är, att premierna enligt lagen skulle utgå synnerligen ojämnt. Vi, som bo på landsbygden, veta, att alla dessa småhandlande och mindre lantbrukare hava bilar, som de åka med en och annan gång. Men den, som kan använda sin bil under året på en distans av 2,000—3,000 mil, kommer icke att betala högre premier än den, som använder sin bil för åkning ett par hundra mil. Det blir en ojämnhet, som åstadkommer orättvisa. Härvidlag tror jag, att man måste omlägga lagen.

Herr talman! Med dessa korta ord ber jag att få motivera min anslutning till avslagsyrkandet eller bifall till herr Norlings m. fl. reservation, till vilken jag yrkar bifall.



**Herr Björkman:** Herr talman! Det vore rätt intressant för en jurist att inlåta sig i ett ytterligare ordbyte med herr Lundstedt, men jag tror, att kammararen hellre ser, att vi göra det enskilt. Jag vill emellertid icke, att den siste ärade talarens ord bli oemotsagda. Jag ville närmast påpeka, att det visserligen visat sig svårt att få någon långt gående uppdelning av de olika bilarna utan att det måste vara ett jämförelsevis generellt premiesättande. Men jag får dock erinra om vad som finnes upptaget i den kungl. propositionen förra året. Där heter det bland annat på sid. 33: »Slutligen kan påpekas, att en aktsam bilägare kan bereda sig möjlighet att efter ett eller flera skadefria år erhålla större eller mindre nedsättning av premien. Den premiens rättvisa avpassning efter riskens beskaffenhet, som de privata anstalterna sålunda eftersträva, torde näppeligen för närvarande kunna uppnås vid en officiell premierglering; man måste nöja sig med medeltalssiffror, orättvisa mot ett större eller mindre antal försäkringstagare.» Med den starka kontroll, som staten kommer att utöva genom försäkringsinspektionen över premiesättningen, kommer det säkerligen bli möjligt att, sedan man fått premietariffer uppgjorda efter vissa formulär, under utvecklingens lopp få det önskemål uppfyllt, som den förre ärade talaren gjorde till sitt. Den som verkligen vill saken, kan här utgå ifrån att dessa svårigheter så småningom skola bli praktiskt lösta. Och varför? Jo till en början därför att det måste bli ett nödvång för försäkringsbolagen att rätta sig efter allmänhetens krav, som i annat fall skulle bli så starka, att bolagen komme att få vika undan för en statsanstalt. Och vidare kan man vara säker på att försäkringsinspektionen, såsom denna fråga nu blivit blött och stött, kommer att strängt ha ögonen på försäkringsbolagen.

Och så till sist få vi väl betänka det stora ansvar, som vi ådraga oss, om vi år för år undanskjuta lösningen av föreliggande fråga. Jag vill icke försöka skapa någon skräckstämning men jag vill säga, att den som läst tidningarna i dag kan i alla händelser söka bilda sig en uppfattning, om vad det betyder, därest oförsäkrade gå på vägarna och oförsäkrade sitta i bilarna. Man måste här enligt min mening göra en kraftansträngning att åstadkomma rättelse i det hänseendet. Jag yrkar fortfarande bifall till utskottets förslag.

**Herr förste vice talmannen Hamilton:** Herr talman! När man genomför en ny lagstiftning och i all synnerhet en tvångslagstiftning sådan som denna, har man icke rätt att — såsom den siste ärade talaren gjorde — nöja sig med *förhoppningar* om att lagen framdeles kommer att tillämpas på rätt sätt. Det uttalades ju från hans sida förhoppningar om att försäkringsbolagen komme att handla på ett för de försäkrade fördelaktigt sätt. Vi ha icke någon god erfarenhet från de stora bolagens sida i det fallet. När staten pålägger en tvångslagstiftning, måste man se till, att man icke lägger densamma i händerna på enskilda bolag, som jag betvivlar att staten kan tillräckligt kontrollera.

**Herr Lithander:** Herr talman! Det är gentemot den siste ärade talarens utsago på en punkt, som jag skall be att få yttra mig. Herr förste vice talmannen nämnde, att vi icke ha någon god erfarenhet från de stora försäkringsbolagens sida. Jag vill inlägga min protest mot detta uttalande. Jag tror tvärtom att vi ha en mycket god erfarenhet.

**Herr förste vice talmannen Hamilton:** Herr talman! Ja, sådant kan bero på olika personliga uppfattningar! Herr Lithander och jag ha olika erfarenheter i detta fall. Jag håller på min uppfattning och tror den är riktig. Det är möjligt att bolagen behandla den ene på ett sätt, den andre på ett annat —

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

*Ang. lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.* och att herr Lithander blivit honnett behandlad. Men detta betyder icke att det ej kan finnas fog för klagomål på åtskilliga håll.

*(Forts.)* Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner på 1:o godkännande av förevarande paragraf, 2:o bifall till det förslag, som innefattades i mom. A) av den utav herr Norling m. fl. avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen samt 3:o avslag å lagförslaget i dess helhet; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förstnämnda propositionen. Votering begärdes likväl av herr Hansson i Stockholm, varför herr talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de båda återstående propositionerna, av vilka därvid den under 2:o angivna nu antogs till kontraposition. I överensstämmelse härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd samt anslagen:

Den, som vill, att kammaren godkänner 1 § i första lagutskottets förevarande förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det förslag, som innefattas i mom. A) av den utav herr Norling m. fl. avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet. Herr talmannen tillkännagav, att han funne tvekan kunna råda om omröstningens resultat, vadan namnupprop verkställdes. Därvid avgåvos 103 ja och 83 nej, varjämte 10 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså godkänt förevarande paragraf enligt utskottets förslag.

2—5 §§.

Godkändes.

6 §.

Utskottet hade föreslagit, att paragrafen skulle lyda sålunda:

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.

Paragrafen föredrogs. Därefter anförde:

Herr Olsson i Ramsta: Herr talman! Jag skall be att i anslutning till vad jag förut yttrat under debatten ställa det yrkandet, att i 6 § andra stycket

må efter orden: »Som tillhöra viss yrkesgrupp» inryckas orden: »eller intrassegrupp».

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

Herr **Björkman**: Herr talman! Jag skall be att få instämma i den siste talarens anförande och yrkande. Jag hoppas att yrkandet skall finna anklång hos såväl dem, som varit med om frågans behandling i utskottet, som även bland kammarledamöterna i övrigt.

Vidare yttrades ej. Herr talmannen gav propositioner dels på godkännande av paragrafen enligt utskottets förslag, dels ock på godkännande av paragrafen med den ändring däri, som under överläggningen föreslagits av herr Olsson i Ramsta; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i sistnämnda proposition.

7—10 §§.

Godkändes.

För 11 § hade Kungl. Maj:t föreslagit denna lydelse:

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 dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.

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

Utskottets förslag till paragrafens avfattning skilde sig från Kungl. Maj:ts endast däri, att det i Kungl. Maj:ts förslag angivna skadeståndsbeloppet om tillhoppa *etthundratjugutusen* kronor i anledning av personskada i utskottets förslag sänkts till sextiotusen kronor.

Herr *Akerman m. fl.* hade uti sin ovanberörda reservation yrkat bifall till Kungl. Maj:ts förslag oförändrat.

Vidare hade herr *Lindqvist* i Halmstad i sin reservation förklarat sig anse, att paragrafens första stycke borde erhålla följande lydelse:

»Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *etthundratjugu* tusen kronor i anledning av personskada med begränsning till *trettiofem* tusen kronor för varje skadad eller dödad person samt om tillhoppa tio tusen kronor i anledning av skada å egendom.»

Sedan paragrafen föredragits, yttrade:

Herr *Lindqvist* i Halmstad: Herr talman! Jag ber endast att ett ögonblick få fästa kammarens uppmärksamhet på den paragraf, som nu här är föredragen.

Därvid har föreslagits en försämring av den kungl. propositionen. Vi äro några reservanter, vilka ansett att denna försämring icke borde komma till stånd, utan ansett, att Kungl. Maj:ts förslag borde bifallas. Jag för min personliga del vill gå ännu ett steg längre än vad Kungl. Maj:t föreslagit.

Det förhåller sig så, att i föl, när lagutskottet skrev om denna sak, ansåg utskottet, att beloppet 60,000 kronor, om vilket det här var fråga, var för

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

lågt, och att man borde se till om man inte kunde slippa någon begränsning — så tror jag visst det var utskottet utlät sig. Nu har justitieministern sökt gå de önskingar till mötes, som voro tillgodosedda i fjolårets första lagutskotts utlåtande, och föreslagit, att det skulle heta: »Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa etthundratjugutusen kronor i anledning av personskada» o. s. v. Utskottet har nu, utan att ange så vitt jag kan finna någon särskilt stark motivering härför, gjort en ändring av det förslaget. Den höjning av ansvarighetssumman, varom här är fråga, lär i fråga om premierna betyda *mycket* litet. Att sänka från 120,000 till 60,000 kronor kan sålunda alls icke motiveras med att man fruktar för höga premier, utan det vore närmast för att tillmötesgå en motionärs önskan som man här föreslagit denna sänkning, vilken jag för min del finner obefogad.

Vidare har jag reserverat mig för och vill ha en höjning av det belopp, som det här gäller i fråga om personskada för varje dödad person eller för den, som kan få livränta. Här har herr Möller i sin motion föreslagit att siffran 20,000 skulle utbytas emot 35,000; här är sålunda en väsentlig höjning föreslagen, som kommer — det vill jag icke sticka under stol med — att medföra en höjning av premierna på helt annat sätt än vad i första fallet gäller höjningen från 60,000 till 120,000 kronor.

Men trots jag vet, att så är fallet, och trots jag icke tvivlar på att ringa eller inga utsikter finnas att få riksdagen att gå med på en höjning till 35,000 kronor, finner jag denna höjning så berättigad, att jag velat i en reservation yrka bifall till densamma. Ty nu är det så, vilket också framhölls av flera talare under fjolårets debatt, att därest man har ett så lågt belopp som 20,000 kronor, så ger icke detta högre livränta än mellan 1.100 och 1,200 kronor, om det är en 25-åring, som skall ha livräntan; och det är ett belopp, som jag tror alla måste erkänna är för lågt och alltför lågt. För att det nu åtminstone skulle kunna vara några, som vore villiga att fasthålla vid detta högre belopp, har jag, ehuru jag villigt erkänner, att ingen utsikt finnes att få det igenom, likväl velat ge till känna denna min uppfattning i en reservation.

Jag skall nöja mig med detta, herr talman, och endast tillägga, att det finnes icke stora rent sakliga skäl att göra en försämring i Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt, utan det bör bifallas. Även om första kammaren tagit utskottets förslag, finnes det möjligheter att få en sammanjämkning på denna punkt, om andra kammaren skulle bifalla reservationen.

Jag yrkar därför, herr talman, bifall till min reservation; och detta yrkande gäller sålunda icke endast, att de 60,000 ändras till 120,000 utan betyder också, att de 20,000 höjas till 35,000 kronor. Jag förmodar, att herr talmannen kommer att framställa denna fråga här i två olika propositioner, så att vi få taga ställning till varje sak för sig.

Herr talman! Jag yrkar alltså bifall till min vid utskottsutlåtandet fogade reservation.

**Herr Björkman:** Herr talman! Det torde väl vara så, att de belopp, som här är fråga om, äro ganska svåra att slutgiltigt bestämma. Nu få lämplighetshänsyn göra sig gällande. Men genom så småningom samlad statistik på de vanligaste bilskadefallen kan man komma fram till siffror, som kunna giva en säkrare grundval för bedömandet. Därför finner jag, att man åtminstone kan giva herr Lindqvist den förhoppningen, att denna siffra är en siffra, som icke för all framtid blir bestående utan säkerligen kan komma att underkastas förnyad prövning.

Nu gäller det först, huruvida beloppen 60,000 eller 120,000 kr. skola vara de belopp, som en bil på grund av en särskild olyckshändelse skall stå i ansvar för. Förra året kom regeringen med 60,000 och i år med 120,000 kr. De sakkunniga ha särskilt betonat, att man får icke göra denna försäkring för dyr och icke oskäligt betunga försäkringstagarna; därför blev det först föreslaget 60,000; och visserligen kommer genom en förhöjning till årets av Kungl. Maj:t föreslagna 120,000 kr. försäkringspremierna att höjas endast obetydligt, men det blir ändå något. Och om man i denna del gör en jämförelse med de länder, som ha obligatorisk försäkring, så märker man, att redan den slutliga ansvarssumman enligt första lagutskottets förslag — 60,000 — dock är betydligt högre än i utländska stater såsom Norge, Finland och Danmark.

Vi komma sedan till det belopp på 20,000 kr., som herr Lindqvist ansåg skulle höjas till 35,000, i det han sade, att 20,000 var så litet, därför att man därigenom erhöll en livränta för en 25-åring endast på 1,100—1,200 kr.; ja exakt är den 1,142 kr. Men även om man i detta avseende gör jämförelse med de utländska länder, som ha tvångsförsäkring, så ser man att även här utlandet går lägre. I Finland exempelvis, där årliga livräntan uppgår till högst 4,000 mark på person, vilket enligt gällande kurs gör mellan 500 å 600 kr., då i Sverige enligt förslaget skadeståndsbeloppet skulle räcka till en livränta på 1,142 kr. Det förefaller sålunda vara ett rätt avsevärt belopp, vilket här skulle erhållas av den som blir utsatt för en automobilskada. Jag kan icke underlåta att särskilt stryka under, vilket herr Lindqvist själv gjorde, att med höjningen av skadeståndsbeloppet till 35,000 kronor blir det icke någon liten höjning av försäkringspremierna, utan den kommer att gå upp till 20 å 25 procent av premierna, om man stannar vid utskottets 20,000 kronor.

Jag ber därför att, såsom ärendet nu ligger och under förhoppning att framdeles få en statistik, enligt vilken man kan bedöma om dessa siffror böra bli slutgiltigt gällande eller om de behöva jämkas, få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lindqvist i Halmstad: Herr talman! Blott några ord. Jag måste säga, att det är en besynnerlig motivering, som utskottets ärade vice ordförande anfört till stöd för att andra kammaren nu skulle intaga en annan ståndpunkt än i fjol på föreliggande punkt. Skälet skulle vara det, att man i andra länder har det ännu mycket sämre. Detta är ett ohållbart argument. Om kammarens ärade ledamöter läsa på sidan 20 i utskottsutlåtandet, skola ni finna, hur svaga grunder utskottet har för sin ståndpunkt. Jag tycker för min del, att när en regering sökt tillmötesgå en uppfattning, som uttalats i riksdagen, bör icke riksdagen utan några skäl gå ifrån densamma.

Herr Olsson i Mellerud: Herr talman! Med anledning av att det möjligen skulle kunna uppstå vissa svårigheter med en propositionsordning, sådan herr Lindqvist i Halmstad tänkt sig, skall jag tillåta mig yrka bifall till den kungl. propositionen i fråga om § 11. Detta innebär, att jag ansluter mig till det högre beloppet å 120,000 kronor men icke till den ökning, som herr Lindqvist ifrågasatt från 20,000 till 35,000 kronor. Jag yrkar alltså bifall till Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt oförändrat.

Herr Lindqvist i Halmstad: Det meddelas nu från herr talmannen, att det skulle bli svårt att få en propositionsordning sådan jag tänkt mig. Under sådana förhållanden och då jag som sagt har mycket små utsikter att vinna bifall för förslaget om en höjning från 20,000 till 35,000 kronor, skall jag nöja mig med att instämma i det yrkande, som framställts av herr Olsson i Mellerud och som går ut på bifall till Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt.

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

Ang. lag om  
trafik-  
försäkring  
å motorfordon  
m. m.  
(Forts.)

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på godkännande av förevarande paragraf enligt utskottets förslag, dels ock på godkännande av paragrafen i dess av Kungl. Maj:t föreslagna lydelse; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den senare propositionen. Herr Andersson i Rasjön begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren godkänner 11 § i förevarande förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon i dess av Kungl. Maj:t föreslagna lydelse, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt berörda paragraf i den av första lagutskottet föreslagna lydelsen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för nej-propositionen, vadan kammaren godkänt paragrafen enligt utskottets förslag.

*Aterstående delar av lagförslaget.*

Godkändes.

*Övriga under mom. A) upptagna lagförslag.*

Godkändes.

*Utskottets hemställan i mom. A)* förklarades vara besvarad genom kammarens beslut i fråga om lagförslagen.

Härpå föredrogs *mom. B)*. Därvid anförde:

Herr **Andersson** i Rasjön: Herr talman! I anslutning till vad jag tidigare under principdebatten anført skall jag be att få yrka avslag på utskottets hemställan under denna punkt.

Herr **Björkman**: Herr talman! Utan någon vidare motivering skall jag be att få yrka bifall till utskottets hemställan i denna del. Denna hemställan är grundad på de verkligt ingående överläggningar, som vi haft i ärendet inom utskottet. Jag försäkrar, att det icke är något annat än en objektiv utredning, som här avses, och herr Andersson i Rasjön kan vara lugn för att det icke finns någon, som vill driva annat än en rent saklig politik härvidlag.

Vidare yttrades ej. Efter av herr talmannen givna propositioner på de under överläggningen framställda yrkandena biföll kammaren utskottets hemställan i förevarande moment.

*Mom. C.*

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

Föredrogs vart för sig:

första lagutskottets utlåtande, nr 15, i anledning av dels Kungl. Maj:ts pro-

position med förslag till förordning om ändring i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon, dels ock i ämnet väckta motioner; och

jordbruksutskottets utlåtande, nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inlösen av enskilda tillhöriga laxfisken i Mörrumsån jämte en i ämnet väckt motion.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda utlåtanden hemställt.

### § 11.

Å föredragningslistan var vidare uppfört andra lagutskottets utlåtande, nr 18, i anledning av väckta motioner angående lagstiftning rörande expropriation av mark för förbättring av ofullständiga jordbruk m. m.

*I fråga om expropriation av mark för förbättring av ofullständiga jordbruk m.m.*

Andra lagutskottet hade till behandling i ett sammanhang förehäft följande till lagutskott hänvisade motioner, nämligen:

nr 186 i första kammaren av herr *Lindhagen* och nr 316 i andra kammaren av herr *Wiklund* i Byske *m. fl.*, vari yrkats, att riksdagen beträffande förbättring av ofullständiga jordbruk samt förekommande av sådana jordbruk ville hos Kungl. Maj:t begära

1) förslag till ändamålets vinnande genom en effektiv rättsordning, tryggad genom lag, ledd av samhället och stödd av expropriationsrätt; och

2) verkställande av en, såvitt möjligt, oväldig undersökning, i vad mån nya ofullständiga eller alldeles missbildade jordbruk utstyckades under sken av laga förrättning; samt

nr 276 i andra kammaren av herrar *Andersson* i Tungelsta och *Johansson* i Uppmälby, vari föreslagits, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till lag, som möjliggjorde att från större egendomar exproprieras odlingsbar mark för utökning av ofullständiga jordbruk.

Utskottets hemställan innefattade, att samtliga i ovanberörda motioner gjorda yrkanden icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet voro fogade reservationer

av herrar *Lindhagen*, *Berglund*, *Norman*, *Johansson* i Sollefteå och *Pettersson* i Hällbacken, vilka tillstyrkt bifall till motionernas olika yrkanden; samt

av herr *Olovson* i Västerås, som ansett att utskottet bort hemställa, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till lag, som möjliggjorde att från större egendomar exproprieras odlingsbar mark för utökning av ofullständiga jordbruk.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

**Herr Andersson** i Tungelsta: Herr talman! Andra lagutskottet har i sin motivering till yrkandet om avslag på de här väckta motionerna anført bland annat, att frågan om åtgärder för utveckling av ofullständiga jordbruk är en angelägenhet av stor vikt samt att detta är allmänt erkänt. Utskottet konstaterar vidare, att antalet jordbrukslägenheter, som kunna betecknas såsom ofullständiga, är synnerligen stort. Jag skulle i det hänseendet kunna hänvisa till flera utredningar, som gjorts beträffande denna sak, bland annat till jordkommissionens bekanta utredningar, där det visas, att antalet ofullständiga jordbruk här i landet utgör nästan hälften av samtliga bruksningsdelar.

Efter dessa uttalanden från utskottets sida kunde man ju förväntat, att utskottet också skulle vara villigt att medverka till åtgärder, som vore ägnade att tillgodose ett allmänt erkänt behov. Utskottet avvisar emellertid de väck-

*I fråga om  
expropriation  
av mark för  
förbättring av  
ofullständiga  
jordbruk m. m.*

(Forts.)

ta motionerna om rätt att expropriera mark för utökning av ofullständiga jordbruk, med hänvisning bland annat till de nya riktlinjer beträffande egnahemsverksamhetens bedrivande, som godkändes av riksdagen förra året. Utskottet hänvisar till, att det genom dessa ändrade bestämmelser blivit möjligt för innehavare av ofullständiga jordbruk att erhålla egnahemslån för inköp av s. k. tillskottsjord i och för utökning av de egna småbruken. Utskottet tycks emellertid därvid förbise, att denna förmån kan bli till gagn endast i den mån, som det också beredes dessa mindre jordbrukare möjlighet att intill eller i närheten av sina småbruk på rimliga villkor erhålla den jord, som de ytterligare behöva.

I den motion, som väckts av undertecknad och herr Johansson i Uppmälby, ha vi begränsat kravet på expropriationsrätt till att gälla rätt för innehavare av ofullständiga jordbruk att från större egendomar expropriera odlingsbar mark för utökning av sina lägenheter. Då det tidigare här i kammaren, senast härom dagen, varit tal om rätt till expropriation i större omfattning bland annat till nybildning av jordbruk, framhölls det av dem, som voro motståndare till dessa krav, att det icke fanns något behov av en dylik lagstiftning, enär det fanns tillgång till jord i öppna marknaden i tillräcklig utsträckning. Jag tror icke, att detta skäl kan anföras gentemot den expropriationsrätt, som vi här begära. Det är ju på det sättet, att dessa småbruk i regel äro belägna i utkanterna av byarna och intill de större gårdarnas utmarker. Jag skall icke upptaga kammarens tid med att tala om varför det är på det sättet, det är tillräckligt att konstatera faktum. Detta gör emellertid, att dessa lägenheter ofta gränsa till odlingsmark, som tillhör större egendomar. Erfarenheten har nu visat, att innehavarna av dessa större jordbruk i regeln äro synnerligen obenägna att på rimliga villkor avyttra jord till småbrukarna. Om man då är av den uppfattningen, att det är ett viktigt samhällsintresse att dessa ofullständiga jordbruk utökas, då borde man väl också kunna gå med på vad vi här föreslagit.

Nu finnes det emellertid enligt min uppfattning en alldeles särskild omständighet, som gör, att denna sak är aktuell just nu, och det är, att de flesta av dessa mindre jordbrukare äro beroende av förvärvsarbete vid sidan av sitt jordbruk. På grund av den allmänna arbetsbrist, som är rådande icke minst på landsbygden, har möjlighet att erhålla tillfälligt arbete blivit i hög grad begränsad, och i vissa fall är möjligheten att erhålla sådant arbete alldeles utesluten. En mindre jordbrukare är då fullständigt urståndsatt att erhålla någon tillfällig förtjänst, men dessa människor tillhöra ju den sortens folk, som inte i tid och otid klaga sin nöd offentligt, utan de arbeta och försöka draga sig fram så gott de kunna.

Att det finnes en verklig vilja bland landets småbrukare att genom utökning av sin jordareal skaffa sig en bättre ställning, därom vittna ju de mycket talrika ansökningar om odlingsbidrag, som influtit under det gångna året till hushållningssällskapen. Det är emellertid endast ett litet fåtal av landets många mindre jordbrukare, som själva ha någon jord, som är odlingsbar, och de äro därför hänvisade till att skaffa sig sådan.

Genom de odlingsbidrag, som statsmakterna ha beslutat skola utgå för nyodling, bidrag, som i vissa fall kunna uppgå till omkring hälften av den beräknade kostnaden, har det ju möjliggjorts för de mindre jordbrukarna att under tider av arbetslöshet och av brist på arbete hemma på sitt jordbruk kunna småningom utöka sin areal ganska väsentligt och under tiden erhålla så mycket, att de kunna leva. Jag anser, att denna omständighet är av den största betydelse härvidlag. Det är dock nödvändigt, att man också bereder de små jordbrukarna möjlighet att utnyttja de förmåner, som statsmakterna här ha gått in för att de skulle få. Jag anser för min del, att det endast är en konsekvens av det beslut, som fattades vid förra årets riksdag, då det som nyss



nämndes beslutades att giva dessa småbrukare möjlighet att erhålla tilläggs-lån vid förvärv av s. k. tillskottsjord, att riksdagen nu går in för att bereda dessa mindre jordbrukare möjlighet att också erhålla jord att odla.

Nu har ju riksdagen vid upprepade tillfällen uttalat, att en expropriation är berättigad, då det gäller ett allmänt samhällsintresse. Jag ber att få erinra om vad riksdagen uttalade vid 1924 års riksdag på förslag av andra lagutskottet, då det gällde samma sak som nu. Riksdagen uttalade då bland annat, att »det är en i vår rätt redan fastslagen grundsats, att den enskilde jordägaren bör vara skyldig att mot ersättning avstå sin jord, när denna erfordras för att tillgodose ett viktigt allmänt intresse».

Jag vågar bestämt påstå, att det här gäller ett verkligt samhällsintresse, och jag kan icke förstå annat, än att de av riksdagens borgerliga ledamöter, som bruka påstå, att de ivra för att åstadkomma bättre utkomstmöjligheter och tryggare förhållanden för landets jordbrukare och enkannerligen småbrukarna, borde ha all anledning att biträda det förslag vi här framställt.

I den reservation, som avgivits av herr Olovson i Västerås och bifogats detta utskottsutlåtande, har reservanten yrkat bifall till det förslag, som vi framställt i vår motion, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till denna reservation.

Herr **Magnusson** i Skövde: Herr talman! Jag skall inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den av herr Olovson i Västerås avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

### § 12.

Vid härfå skedd föredragning av andra lagutskottets utlåtande, nr 19, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en effektiv rättsordning för anskaffande av tomtmark till bostäder och andra skäliga behov, tryggad genom lag, ledd av samhället och stödd av expropriationsrätt, yttrade:

Herr **Magnusson** i Kalmar: Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Thorberg m. fl. avgivna reservationen.

Herr **Magnusson** i Skövde: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad samt herr talmannen givit propositioner på de därunder förekomna yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

### § 13.

Till behandling upptogs andra lagutskottets utlåtande, nr 20, i anledning av väckt motion om retroaktiv tillämpning av gällande arrendelagar.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 200, vilken behandlats av andra lagutskottet, hade herr *Herou m. fl.* föreslagit, att riksdagen ville besluta, att nu gällande arrendelagar måtte tillämpas retroaktivt för arrendeavtal, ingångna före och gällande den 1 januari 1928.

*Andra kammarens protokoll 1929. Nr 22.*

*I fråga om expropriation av mark för förbättring av ofullständiga jordbruk m.m.*  
(Forts.)

*I fråga om en effektiv rättsordning för anskaffande av tomtmark till bostäder m. m.*

*Ang. retroaktiv tillämpning av gällande arrendelagar.*

Ang.  
retroaktiv  
tillämpning av  
gällande  
arrendelagar.

(Forts.)

Utskottet hemställde, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet voro fogade reservationer:

av herr *Lindhagen*, vilken yrkat, att riksdagen med anledning av ovanberörda motion ville hos Kungl. Maj:t begära övervägande av bestämmelser om retroaktiv verkan av de sociala, år 1927 antagna arrendelagsbestämmelserna ävensom framläggande för riksdagen av det förslag, vartill övervägandet kunde föranleda; samt

av herrar *Johansson* i Sollefteå och *Pettersson* i Hällbacken.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

**Herr Herou:** Herr talman! Då vi, som tillhöra den kommunistiska gruppen, väckt en motion om retroaktiv tillämpning av arrendelagarna, ha vi gjort det av den anledningen att bolagen i Bergslagen, i Värmland och annorstädes uppträtt oerhört hänsynslöst mot arrendatorerna. Inte nog med att arbetsförtjänsten har pressats ned, man har också höjt arrendebeloppen alldeles otroligt. Man har varit nog utmanande att för den jord, som arrendatorerna genom sitt slit och släp givit ökat värde, begära 100 procents förhöjning i arrendebeloppen, i många fall betydligt mer än 100 procents förhöjning. Till den kommunistiska riksdagsgruppen ha från olika delar av landet inrapporterats dylika fall. Så har man t. ex. för ett torp, för vilket tidigare betingats en arrendeavgäld av 205 kronor per år, för år 1928 begärt 367 kronor. I ett annat fall har en höjning av arrendesumman skett från 169 kronor till 317 kronor. För ett torp med nästan obeboelig bostad och i övrigt av synnerligen dålig beskaffenhet har bolaget pressat upp arrendesumman från 65 kronor till 207 kronor. En arrendator från Hällefors skriver till oss att i 62 fall en förhöjning i arrendebeloppen skett med 100 procent, att försäljningar ha vidtagits, *inga kontrakt påtecknats men att bolaget ändå av intjänad avlöning innehållit arrendeavgäld i enlighet med av dem (bolaget) dikterade villkor*. En annan arrendator förtäljer att Hällefors arrendatorer gått med på en förhöjning i arrendeavgifterna med 25 procent. Bolaget håller dock fortfarande på att en förhöjning av över 100 procent skall fastställas.

Jag vill vidare påminna om den konferens med värmlandsarrendatorerna, som hölls i Karlstad den 8 december 1928. På denna konferens lämnades rapporter från t. ex. Uddeholm. Representanten från den trakten yttrade, att *bolaget som villkor för fortsatt arrende ställer krav på att arrendatorerna skola tillsammans med bolaget ingå till Konungens befallningshavande med ansökan om dispens rörande arrendetidens längd*. Vi veta ju att den nuvarande arrendelagen giver möjlighet till dispens i detta fall och bolagen begagna nu denna möjlighet att med *hot om avflyttning*, med hot om förhöjning av arrendet eller med *hot om att arvstånga arrendatorerna från arbetstillfällena* förnä dem att underskriva dylika ansökningar om dispens.

En annan arrendator på denna konferens påtalade andra missförhållanden. Han sade, att man såväl i Edsvalla som i Rottneros undantagit ängsmark från den arrenderade arealen, förmodligen i avsikt att därmed komma under minimiarealen av 4 hektar inrösningsjord. I interpellationsdebatten i fjol, rörande den av kamrat Spångberg framställda interpellationen om förföljelserna mot värmlandsarrendatorerna, påtalades bl. a. från socialdemokratiskt håll den tendensen från bolagens sida att på detta sätt genom att antingen i kontrakten eller på annat sätt minska arealen komma under den minimiareal, som är stipulerad för att arrendeförhållandet skall regleras av arrendelagen. Man kräv-

de då från *olika politiska partiers sida* att sådana åtgärder borde vidtagas att arrendatorernas intressen skyddades.

En arrendator på omnämnda konferens lämnar en tröstlös bild av läget för den grupp, som det här är fråga om. Han sade: »*jag måste skriva på, eljest blir jag ställd på bar backe. Vårgrar jag att skriva under komma tio andra att göra det*». Därmed, herr talman, är jag inne på ett förhållande, som jag tidigare påtalat här i kammaren, nämligen det förhållandet att det på grund av den allmänna arbetslösheten gives möjlighet för bolagen såsom jordägare att pressa arrendatorerna till orimligare arrendevillkor, än som skulle kunnat ske därest det på öppna arbetsmarknaden funnes möjligheter för dessa befolkningsgrupper att få någon arbetsanställning. *Bolagen pressa arrendatorerna med hot om avflyttning, vilket för arrendatorerna skulle betyda arbetslöshet, fattigvården eller, som det sades här om kvällen från socialdemokratiskt håll, i vissa fall Svartsjö.*

Det har till oss också inskickats exempel på sådana skrivelser av diktatoriskt innehåll från bolagens sida, innehållande villkor, som egentligen äro av samma innebörd, som parollen »avflytta eller betala, pengar eller livet», och de arrendatorer, som fäst vår uppmärksamhet på denna sak, säga också om denna skrivelse, att fräckare bolagsöverbörd får man väl söka efter. Men så stå ju också arbetarnas hänsynslösa fiender bakom.

Nu har välvilliga reformatorer kämpat för och genomfört förbättringar i arrendelagstiftningen. Bland annat har ju norrlandslagens utsträckande till Värmland och vissa delar av Bergslagen hälsats med tillfredsställelse. *Lagstiftningen till skydd för arrendatorerna sättes dock ur spelet av jordägarna*, såsom jag nyss har visat. Medan ledamöterna av riksdagens borgerliga partier tala om, att det här först bör undersökas, huruvida det finnes jord i den öppna marknaden, och om man icke genom frivilliga avtal kan ställa jord till förfogande, genomföra bolagen tvångsförsäljningar av sådan art att arrendatorerna måste vara motståndare därtill. Från den jord, som i många fall tidigare direkt stulits från bondeklassen, drivas nu arrendatorerna, därför att det nu uppstått sådana ekonomiska förhållanden, att det är fördelaktigt för bolagen att verkställa försäljningar av jord. Att detta är olyckligt för jordens brukare, det bekymrar sig icke de borgerliga i utskottet om, åtminstone icke så mycket att de vilja göra något för att motarbeta denna utveckling. Jag påminner änyo om interpellationen i denna fråga vid fjolårets riksdag, där man från alla partier, undantagandes högern, betonade, att man hade stark känsla för att arrendatorerna bör skyddas mot den utveckling på detta område, som vi redan då kunde påvisa. Vidare vill jag påminna om hurusom bondeförbundets dåvarande ledare i ett anförande betygade, att, därest man icke kom till rätta med dessa missförhållanden, man borde yrka på kraftiga åtgärder från riksdagens sida. På den konferens i Karlstad, som jag förut har nämnt om, yttrade en arrendator, för övrigt en *mycket känd socialdemokrat*, att *felet till stor del ligger däri att arrendelagen icke har retroaktiv tillämpning*. Då vi i år ställt detta krav om retroaktiv tillämpning av arrendelagen *har icke ens riksdagens socialdemokrater* gått in för denna linje. Det är ju ganska betecknande för läget att, under det att man på andra punkter kräver revision t. ex. när det gäller optionsrätten, som vi för all del också krävt, och som är av stor vikt, men som alls icke skulle reda upp de missförhållanden, varom det nu är tal, så vill man icke gå så långt, att man vill instämma i de krav, vi väckt om retroaktiv tillämpning av arrendelagen. Det är bland socialdemokraterna endast herr Lindhagen, som fortfarande med någon nämnvärd styrka går in för det kravet.

Herr talman, jag anser att, därest man vill hjälpa de jordägargrupper, som det här är fråga om, det kräves åtgärder i den riktning, som vi här ha föresla-

Ang.  
retroaktiv  
tillämpning av  
gällande  
arrendelagar.  
(Forts.)

Ang.  
retroaktiv  
tillämpning av  
gällande  
arrendelagar.  
(Forts.)

git. Jag yrkar därför, att riksdagen ville besluta dels att vad som innefattas i 2 kap. i lagen om nyttjanderätt till fast egendom dels att vad som innefattas i lagen om arrende i Norrland och vissa delar av Svealand måtte tillämpas retroaktivt för arrendeavtal ingångna före och gällande den 1 januari 1928.

Herr **Magnusson** i Skövde: Herr talman! Jag skall med hänsyn till kammarens tid icke offra många ord på denna sak. Det borde väl för litet var vara tämligen klart, att man icke bör eller rimligen kan giva en lagstiftning av den art, som det här är fråga om, nämligen arrendelagstiftningen, retroaktivt verkan, och ännu mindre bör väl detta kunna ske genom ett beslut, som fattas senare än i samband med själva beslutet om arrendelagens förändring. Det förefaller mig att dessa skäl äro så starka och klara, att man icke borde stå särdeles tveksam på den punkten. Därtill kommer att det nog torde bli svårt för herrar förslagsställare att — om man fattade ett sådant oformligt beslut — närmare utreda hur detta skulle tillämpas i verkligheten.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till det av herr Herou under överläggningen framställda yrkandet; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Herr Spångberg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra lagutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 20, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit det av herr Herou under överläggningen framställda yrkandet.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

#### § 14.

Slutligen föredrogos vart för sig andra lagutskottets utlåtanden:

nr 21, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:ts rörande en effektiv rättsordning för lapparnas jordbruks- och bostadsfråga m. m., tryggad genom lag, ledd av samhället och stödd av expropriationsrätt;

nr 22, i anledning av väckt motion angående viss ändring i lagen den 4 juli 1910 om sjukkassor; och

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 18 juni 1925 (nr 334) om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare att inlösa under nyttjanderätt upplåtet område.

Kammaren biföll vad utskottet i nämnda utlåtanden hemställt.

## § 15.

Herr talmannen gav härefter ordet till herr **förste vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag hemställer, att kammaren måtte besluta att motions-tiden för samtliga de i dag avlämnade kungl. propositionerna måtte utsträckas att gälla till det plenum, som inträffar näst efter 20 dagar efter det de avlämnades.

Denna hemställan bifölls.

## § 16.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från statsutskottet:

nr 76, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst;

nr 77, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande av visst nybyggnadsbelopp;

nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i grunderna för statsbidrag till inredande av nya vårdplatser för vuxna vid centralsanatoriet i Hällnäs; och

nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utläggande av vissa statsgruvefält inom Norrbottens län; samt

från jordbruksutskottet:

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inlösen av enskilda tillhöriga laxfischen i Mörrumsån; och

nr 87, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående frigivande till allmänt begagnande av fisket vid vissa kronan tillhöriga stränder, holmar och skär vid västkusten.

## § 17.

Till bordläggning anmälades:

statsutskottets utlåtanden:

nr 4, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel, innefattande anslagen till försvarsdepartementet;

nr 33, i anledning av väckt motion om omedelbar och fullständig svensk avrustning; och

nr 34, i anledning av vissa motioner om förnyad utredning rörande försvarsväsendet m. m.;

andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 5, i anledning av väckt motion, II: 98, om viss ändring i övergångsbestämmelserna till kungörelsen angående boställsordning för lärarpersonalen vid folk- och småskolor; samt

andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 3, i anledning av motion angående fortsatt eller annan lämplig anställning för vissa telegrambärare vid telegrafverkets stationer i Stockholm, Göteborg och Malmö.

## § 18.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.8 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.

## Fredagen den 22 mars.

Kl. 7 e. m.

### § 1.

Justerades protokollen för den 15 och den 16 innevarande mars.

### § 2.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner och skrivelse; och hänvisades därvid

till jordbruksutskottet propositionerna:

- nr 196, angående statsbidrag till byggande av nybyggesvägar;
- nr 197, angående vissa ändringar i den för skogsskötseln inom lappmarken m. fl. områden gällande s. k. lappmarkslagen;
- nr 198, angående upplåtande av kronotorp å vissa kronoparker m. m.; och
- nr 199, angående ändring i villkoren för statsbidrag från statens avdikningsanslag;

till bankoutskottet propositionerna:

- nr 200, angående vissa pensioner från statens domäners fond;
- nr 201, angående vissa pensioner från allmänna indragningsstaten; och
- nr 202, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt vissa änkor efter befattningshavare i statens tjänst;

till jordbruksutskottet propositionen, nr 203, angående överlåtelse till staten av viss fastighet för anordnande av trädgårdsskola för norra Sverige m. m.;

till bankoutskottet propositionen, nr 205, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt lantbruksskolföreståndaren P. Rösiö;

till jordbruksutskottet skrivelsen, nr 204, med tillkännagivande, att i statsverkspropositionen under nionde huvudtiteln bebådad framställning om anslag till premielån för byggnadsarbeten vid lantarbetarsmåbruk icke kommer att föreläggas riksdagen;

till statsutskottet propositionen, nr 207, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Umeå stad;

till bankoutskottet propositionen, nr 208, angående provisoriska pensioneringsbestämmelser i avseende å vissa beställningshavare vid marinen;

till jordbruksutskottet propositionen, nr 209, angående försäljning av en del av lägenheten Rya Nabbe i Göteborg; samt

till bankoutskottet propositionen, nr 192, angående pension å allmänna indragningsstaten åt konsuln i Triest, generalkonsuln C. V. Lexow och årligt understöd åt f. d. förste vaktmästaren i utrikesdepartementet L. E. Larsons änka.

### § 3.

Vidare föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 4, 33 och 34, andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 5 samt andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 3.

## § 4.

Herr statsrådet *Bismark* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 216, med förslag till lag om ändrad lydelse av 91 § i lagen den 22 juni 1911 om ekonomiska föreningar och lag om ändrad lydelse av 55 § i lagen den 13 maj 1921 om ackordsförhandling utan konkurs;

nr 217, angående lån till främjande av bostadsproduktionen;

nr 218, angående anslag till statens byggnadsbyrå;

nr 220, angående anslag till hospitalsbyggnader;

nr 224, angående vissa åtgärder för bekämpande av potatiskräfta;

nr 225, angående försäljning av vissa kronoegendomar och upplåtande av lägenheter från sådana egendomar;

nr 228, angående beredande av pension från allmänna indragningsstaten åt f. d. amanuensen i lantmäteristyrelsen, f. d. majoren E. L. Löwenberg;

nr 221, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Jönköpings stad;

nr 222, angående försäljning av vissa kronan tillhöriga fastigheter i Göteborg m. m.;

nr 214, med förslag till förordning om Svenska bostadskreditkassan och om bostadskreditföreningar, m. m.;

nr 215, med förslag till lag om ändrad lydelse av 53 § 1 mom. i kommunal-skattelagen den 28 september 1928 (nr 370) m. m.;

nr 223, angående medel för uppförande av en nybyggnad för mynt- och justeringsverkets behov m. m.;

nr 226, med förslag till lag om skiljemän och lag om ändrad lydelse av 46 § utsökningslagen; och

nr 227, med förslag till lag om utländska skiljeavtal och skiljedomar.

Nämnda propositioner bordlades.

## § 5.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från statsutskottet:

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för sergeanten vid Norrbottens regemente P. S. V. N. Bergman från viss ersättnings-skyldighet;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Falu stad;

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Växjö stad; och

nr 85, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna för kapitalökning i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar och statens vattenfallsverk; samt

från andra lagutskottet:

nr 88, i anledning av väckt motion angående viss ändring i lagen den 4 juli 1910 om sjukkassar; och

nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 18 juni 1925 (nr 334) om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare att inlösa under nyttjanderätt upplåtet område.

## § 6.

Herr talmannen gav därpå ordet till herr **Petersson** i Broaryd, som yttade: Herr talman! Jag ber att få hemställa, att tiden för avlämnande av motion i

anledning av de kungl. propositioner, som avlämnats denna dag, måtte utsträckas till det plenum, som infaller näst efter tjugonde dagen från propositionernas avlämnande.

Denna hemställan bifölls.

#### § 7.

Till bordläggning anmäldes:

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 1, angående reglering för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatsens nionde huvudtitel, innefattande anslagen till jordbruksdepartementet;

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående tillfälliga lönetillägg åt vissa vaktmästare och med dem jämförliga befattningshavare i vad rör jordbruksärenden; och

nr 23, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. jämte i ämnet väckta motioner, allt i vad rör jordbruksärenden; samt

andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 4, med anledning av väckt motion angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar.

#### § 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 7.15 e. m.

In fidem  
*Per Cronvall.*



**Måndagen den 25 mars.**

Kl. 3 e. m.

## § 1.

Upplästes följande till kammaren inkomna dödsbevis:

Härmed intygas, att herr Petrus Ödström avlidit samt att dödsorsaken, enligt min uppfattning, varit den nedan angivna.

Enligt vad jag själv känner eller genom trovärdiga personer erfarit, inträffade dödsfallet å Sophiahemmet den 23/3 1929 kl. 9 f. m., och var den avlidnes ålder 60 år; civilstånd: gift; samhällsställning: godsägare; bostad: Askers församling, Hammar gård.

Huvuddödsorsak: bukhinneinflammation; bidragande dödsorsaker: blodpropp i h. lungan.

Sthlm den 25. 3. 1929.

*Robert Dahl,*  
med. dr.

På hemställan av herr talmannen beslöt kammaren att jämlikt § 28 riksdagsordningen till Konungen ingå med anmälan om den inom kammaren uppkomna ledigheten; och blev ett i sådant avseende på förhand uppsatt skrivelseförslag, som upplästes, av kammaren godkänt.

## § 2.

Herr *Engberg* uppläste och överlämnade en till riksdagen ställd, av tryckt exemplar av de vid interparlamentariska unionens konferens i Berlin den 23—28 augusti 1928 antagna resolutionerna åtföljd skrivelse av följande lydelse:

Till riksdagen.

I enlighet med bestämmelserna i stadgarna för Interparlamentariska Unionen, att varje nationell grupp av nämnda union skall till vederbörande statsmaktens kännedom bringa de beslut av den interparlamentariska konferensen, som äro av allmänt intresse, får styrelsen för Riksdagens Interparlamentariska Grupp härmed värdsamt överlämna ett exemplar av de vid tjugufemte interparlamentariska konferensen i Berlin den 23—28 augusti 1928 fattade resolutionerna.

Stockholm den 20 mars 1929.

Styrelsen för Riksdagens Interparlamentariska Grupp.

*Eric Hallin,*  
ordförande.

Omförmälda skrivelse och resolutioner lades till handlingarna.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3.4 e. m.

In fidein  
*Per Cronvall.*