

Nr 14.

Ankom till riksdagens kansli den 15 mars 1929 kl. 3 e. m.

Utlåtande 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, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga här nedan intagna 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.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehåft 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.

Herr *Möller* har i sin motion hemställt om avslag å Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon samt om antagande av ett i motionen framlagt lagförslag i ämnet. Detta förslag skiljer sig från Kungl. Maj:ts i främsta rummet därigenom att medan enligt Kungl. Maj:ts förslag trafikförsäkringsrörelse icke nu skall drivas av statsanstalt, ehuru lagen icke lägger hinder i vägen därför, herr Möllers förslag innebär införande av ett system med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten, så att i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknas, försäkring automatiskt är gällande i riksförsäkringsanstalten. De ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, som i detta avseende och i övrigt påyrkats i motionen, äro följande.

Orden i 3 § första stycket »i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll» hava uteslutits.

3 § andra stycket har givits denna lydelse:

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

6 § första stycket, som innehåller den för automatiskt system grundläggande bestämmelsen, lyder i motionen:

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

7—10 §§ hava uteslutits.

I 11 § föreslås höjning av beloppet 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person till 35,000 kronor.

I 12 § hava uteslutits uttrycken »så ock utländsk försäkringsanstalt» samt »eller hos behörigt svenskt försäkringsbolag».

I 13 § andra stycket har ordet »försäkringsinspektionens» utbytt mot ordet »riksförsäkringsanstaltens».

18 § har uteslutits.

I 19 § hava orden »i vidare mån än som följer av 18 §» uteslutits.

21 § första stycket föreslås skola erhålla denna lydelse:

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

24 § har uteslutits.

I 27 § hava tillagts orden »ävensom utfärda de närmare bestämmelser, som kunna finnas erforderliga beträffande såväl dylika anstalters som riksförsäkringsanstaltens handhavande av trafikförsäkring».

Övergångsbestämmelsen föreslås skola erhålla följande lydelse: Denna lag träder i kraft den 1 januari 1930.

Det i propositionen omnämnda förslaget till ändring av 4, 5 och 10 §§ i lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket har herr Möller ansett skola förfalla vid ett antagande av hans förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon, då sistnämnda förslag icke känner möjligheten av utländsk försäkringsinrättning såsom bärare av försäkringen.

Herr Möller har slutligen hemställt, att då självfallet stora svårigheter erbjuda sig för en enskild motionär att åstadkomma fullt tillfredsställande lagtext, utskottet måtte, därest utskottet gillade den i motionen framförda tankegången, föranstalta om den omredigering av förslaget, som kunde finnas erforderlig.

Herr *Andersson* i Rasjön hemställer i sin motion, att i 11 § av Kungl. Maj:ts förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon beloppet »etthundratjugu tusen kronor» utbytes mot beloppet »sextio tusen kronor».

Herr *Olsson* i Golvvasta yrkar sådan ändring i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, att lagen icke skall omfatta traktortåg.

Slutligen hemställa herrar *Andersson* i Dunker och *Johansson* i Bro om avslag å propositionen.

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

I proposition nr 201 förelade Kungl. Maj:t 1928 års riksdag förslag till lagar i förevarande ämne. Propositionen var föranledd av riksdagens skrivelse den 28 april 1925, nr 148, däri riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken utsträckning skyldighet skulle kunna stadgas för ägare av motorfordon att taga och upprätthålla försäkring för dem åliggande ansvarighet för skada i följd av motortrafik, ävensom angående de former, under vilka dylik försäkringsverksamhet borde bedrivas, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

*Frågans be-
handling vid
1928 års
riksdag.*

Första lagutskottet hemställde i utlåtande nr 42, att propositionen icke måtte av riksdagen bifallas. Till utlåtandet anmäldes reservation av herr *Anderson* i Hägelåkra jämte fem andra ledamöter av utskottet under yrkande om bifall till propositionen med allenast den ändring, att i visst fall föreskrivet bötesmaximum för brukande av oförsäkrat motorfordon sattes till 500 kronor i stället för 2,000 kronor.

Utskottets hemställan godkändes av andra kammaren, varemot första kammaren anslöt sig till reservationen efter votering med 53 röster mot 36, vilka avgåvos för bifall till utskottets hemställan. Frågan hade alltså förfallit.

I skrivelse den 14 juni 1928 anbefalldes därefter Kungl. Maj:t riksförsäkringsanstalten att inkomma med utredning dels huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse i enlighet med Kungl. Maj:ts förenämnda proposition till riksdagen kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten — antingen ensam eller vid sidan av enskilda försäkringsanstalter — dels ock rörande de förändringar i anstaltens organisation och personalbehov samt de kostnadsökningar, som kunde bliva erforderliga, därest nämnda rörelse skulle bedrivas av anstalten. Den 1 oktober 1928 avgav riksförsäkringsanstalten det begärda utlåtandet. För utredning i vissa andra avseenden har chefen för justitiedepartementet vidare, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, såsom sakkunnig inom departementet tillkallat överdirektören och chefen för försäkringsinspektionen P. J. G. Laurin. Sedan den ytterligare utredning, som sålunda anordnats, blivit slutförd, hava lagförslagen undergått överarbetning inom justitiedepartementet.

Det nu föreliggande förslagets huvudgrunder äro följande.

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

*Förslagets
huvudgrunder.
Försäkrings-
form.*

Försäkrings-
tagare.

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

Försäkrings-
givare.

Enligt 6 § må trafikförsäkring meddelas, förutom av anstalt, som inrättats av staten, endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd. Då lagstiftarens ingripande närmast är förestavat av omsorg om den person, som utsättes för fara genom biltrafiken, och denne ej har något inflytande på val av försäkringsgivare, har det ansetts icke kunna tillståndas vilket skadeförsäkringsbolag som helst att driva trafikförsäkringsrörelse, utan därför fordras tillstånd av Konungen, som är i tillfälle att pröva bolagets vederhäftighet och föreskriva de särskilda villkor, som böra uppställas för vinnande och bibehållande av rätten att idka sådan rörelse. Föreskriften, att tillstånd av Konungen skall föreligga för att rörelse må bedrivas, åsyftar jämväl att skydda försäkringstagarna mot för höga premier samt att bereda trygghet för att skaderegleringen sker på ett tillfredsställande sätt. I sistnämnda avseenden hava i förevarande förslag givits utförliga bestämmelser. Sålunda stadgas i 7 § skyldighet för trafikförsäkringsanstalt att meddela försäkringsinspektionen uppgift å sin premietariff. Har anstalten i något enskilt fall funnit sig böra beräkna högre premie, skall inspektionen därom genast underättas och orsaken till höjningen uppgivas. Tariffens riskklassindelning skall vara anordnad i anslutning till av inspektionen fastställda formulär, så att de olika anstalternas tariffer bliva jämförbara med varandra. Enligt 8 § skall försäkringsinspektionen ingripa mot försäkringsanstalt, vars trafikförsäkringsverksamhet giver anledning till anmärkning. Anmälan härom skall göras hos Konungen, som förelägger anstalten att vidtaga rättelse eller återkallar dess tillstånd att meddela trafikförsäkring. Såsom orsak till ingripande nämnes bland annat, att försäkringsanstalt icke iakttagit tillbörlig sparsamhet i fråga om omkostnaderna för rörelsen eller att det sätt, varpå premierna bestämmas eller inträffade skador regleras, giver skälig anledning till anmärkning. Enligt 9 § äger Konungen, i den mån så finnes nödigt, fastställa maximipremier. I 13 § meddelas bestämmelser om utbyte av livränta, som skall utgå enligt domstols beslut, mot livränta under kortare tid eller kapital. Sådant utbyte får ej ske utan synnerliga skäl och för dess beviljande fordras försäkringsinspektionens godkännande.

Vad angår statens medverkan såsom försäkringsgivare, är det icke meningen, att riks-försäkringsanstalten eller annan statsanstalt för närvarande skall upp- taga trafikförsäkringsrörelse.

I fråga om försäkringens omfattning utgår förslaget från den principen, att försäkringen bör täcka skada, för vilken försäkringstagaren är ansvarig. Enligt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada till följd av automobiltrafik är ägaren ansvarig för skada, som i följd av trafik med motorfordon tillfogas person eller egendom, som *icke* befordras med fordonet, även om ägaren ej vållat skadan. Härifrån finnes emellertid ett betydelsefullt undantag: ägaren är fri från ansvarighet, då av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren. Har den, som lidit skadan, genom eget vållande medverkat till densamma, skall skadeståndet jämkas. Rätt till skadestånd av ägaren föreligger sålunda i regel icke vid rena olyckshändelser (*casus*) och naturligtvis ej, då skadan helt och hållet vållats av den skadade eller tredje man. Lika med ägaren är avbetalningsköparen ansvarig för uppkommen skada. De nu nämnda fallen, där ersättningsplikt föreligger för ägare eller avbetalningsköpare, omfattas av försäkringsgivares ansvarighet. Försäkringsgivare svarar därjämte för skada, som uppkommer, då försäkrat fordon brukas utan lov; för sådan skada är ägaren icke ansvarig.

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

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

De nu anförda bestämmelserna om försäkringsgivares ersättningsplikt äro meddelade i 3 §.

Jämväl då det icke kan utrönas, genom vilket fordon skadan förorsakats, eller då försäkring icke är gällande å fordonet, beredes den skadelidande trygghet att utfå ersättning. För ersättningen svara här enligt 21 § samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela trafikförsäkring, solidariskt.

Den ansvarighet, som enligt 1916 års lag åligger bilägare, brukare eller förare, är till beloppet obegränsad. I 11 § i förslaget är försäkringsgivares

Försäkringens
omfattning.Försäkrings-
belopp.

ansvarighet begränsad till 120,000 kronor i anledning av personskada och 10,000 kronor i anledning av skada å egendom. Försäkringsbeloppet är därjämte begränsat till 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person. I fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, äger Konungen föreskriva högre försäkringsbelopp, dock med bibehållande av begränsningen för varje skadad eller dödad person. De föreslagna försäkringsbeloppen hänföra sig till varje händelse, som medför skada för en eller flera personer. För varje särskild »olyckshändelse» med fordonet svarar försäkringsgivaren alltså med fulla försäkringsbeloppet. Det är därför tänkbart, att försäkringsgivaren under försäkringstiden kan få utgiva fulla försäkringsbeloppet flera gånger.

Försäkrings-
kostnad.

Automobil- och motorcykelförsäkring drives för närvarande här i riket av 21 inhemska och 7 utländska försäkringsbolag. Vid 1927 års slut utgjorde antalet i svenska bolag gällande automobil- och motorcykelförsäkringar, därav åtskilliga avsågo fler än ett fordon, omkring 60,000, representerande en ökning sedan 1926 års slut av omkring 15,000. Cirka 55—60 procent av samtliga automobiler och cirka 30—40 procent av alla motorcyklar torde vid 1927 års slut kunna beräknas vara försäkrade. Antalet registrerade motorfordon utgjorde den 1 oktober 1928 över 175,000.

I förra årets proposition upplystes, att enligt Svenska Automobiltarifföreningens gällande tariffer premien för enbart ansvarighetsförsäkring med samma försäkringsbelopp, som då föreslagits, vid femårsförsäkring med årlig premiebetalning i regel utgjorde:

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

Under särskilda omständigheter beviljas därjämte rabatter och premieavdrag. Så utgår t. ex. rabatt efter ett, två och tre skadefria år med respektive 10, 15 och 20 procent.

Angående kostnaden för den föreslagna obligatoriska försäkringen meddelades i propositionen, att någon siffermässig utredning därom icke läte sig verkställa. För att emellertid erhålla någon föreställning om den föreslagna lagens sannolika inverkan på försäkringskostnaden hade en förfrågan gjorts hos Svenska Automobiltarifföreningen, huruvida nu gällande premier för den i automobilförsäkringen ingående ansvarighetsförsäkringen kunde antagas tillvidare bliva gällande för trafikförsäkring i huvudsaklig överensstämmelse med lagförslaget, eller om en omedelbar premiehöjning eller premiesänkning vore att förvänta. Å denna förfrågan hade ingått det svaret, att ehuru frågan

vore mycket svår att bedöma, framför allt innan någon erfarenhet vunnits, ansåge tarifföreningen likväl, att premierna för den ifrågasatta trafikförsäkringen borde trots den utvidgade ansvarighet försäkringen enligt förslaget skulle komma att innefatta och med utgångspunkt från nu rådande förhållanden motsvara ungefär de premier, som för närvarande tillämpas för den nuvarande ansvarighetsförsäkringen.

Såsom förut nämnts har i det nu framlagda förslaget den ändringen i 1928 års förslag vidtagits, att begränsningen av försäkringsgivarens totala ansvarighet höjts från 60,000 kronor till 120,000 kronor. Departementschefen uttalar på anförda skäl, att denna höjning icke läser medföra någon avsevärdare ökning av premierna.

Enligt 24 § inträder straff för den försäkringspliktige, därest fordonet av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik här i riket utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits. Straffet är böter högst 2,000 kronor. Envar annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes, straffas med böter, högst 500 kronor. Dessa bestämmelser kompletteras med vissa föreskrifter i förordningen om motorfordon i ändamål att åstadkomma tillbörlig kontroll över försäkringspliktens behöriga fullgörande. Enligt det förslag till ändring i nämnda förordning, som genom särskild proposition, nr 100, förelagts riksdagen, har kontrollen först och främst lagts hos registreringsmyndigheterna d. v. s. länsstyrelserna. Ett motorfordon får icke registreras utan att bevis företes därom, att försäkringsplikten blivit fullgjord. Beträffande redan registrerade motorfordon har ägarna ålagts att, innan fordonet efter försäkringspliktens inträde — den 1 januari 1930 — tages i bruk, till registreringsmyndigheten ingiva försäkringsbevis, utvisande att försäkringsplikten blivit fullgjord. I automobilregistret skall anteckning ske om försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Sedan på angivet sätt en försäkringsanstalt antecknats såsom försäkringsgivare beträffande ett motorfordon, kan försäkringsanstalten icke bli fri från sin ansvarighet enligt försäkringsavtalet, förrän anstalten till registreringsmyndigheten anmält, att försäkringen upphört och därefter trettio dagar förflutit. Bestämmelse härom är upptagen i 18 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon. Försäkringsansvaret kan således icke upphöra utan att myndigheterna beretts tillfälle att förvissa sig om huruvida giltig anledning för försäkringens upphörande föreligger eller ej, ävensom att vidtaga eventuellt påkallade åtgärder mot bilägaren i syfte att framtvinga försäkringspliktens fullgörande.

Försäkringspliktens fullgörande.

Lagen föreslås skola träda i kraft den 1 juli 1929. Försäkringsplikten inträder emellertid först den 1 januari 1930. Intill denna dag må alltså motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes. Det uppskov, som föranletts av frågans fall i fjol, har kunnat begränsas till ett halvt år.

Lagens ikraftträdande.

Då första lagutskottet år 1925 förordade en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag angående obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon, anförde utskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande, att i fråga om de organisatoriska åtgärder, som kunde bli nödvändiga för för-

Statens medverkan i trafikförsäkringsförelsen.

säkringspliktens genomförande, åtskilligt talade för att den försäkringsverksamhet, varom här vore fråga, under viss kontroll anförtroddes åt de privata försäkringsanstalterna, respektive åt särskilda för ändamålet bildade bolag av motorfordonsägare, men att vid utredningen även borde tagas under övervägande, huruvida sådan försäkringsverksamhet lämpligen kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten. I det utkast till lag i ämnet, som av särskilt tillkallade sakkunniga upprättades, fanns upptagen samma bestämmelse angående försäkringsgivare som i förevarande förslag, att trafikförsäkring må, förutom av anstalt, som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd. I infortrat yttrande över detta utkast anförde riksförsäkringsanstalten, att de sakkunniga, såvitt framginge av motiveringen, icke verkställt någon utredning i fråga om försäkringens eventuella bedrivande av riksförsäkringsanstalten samt att på grund av den korta tid, som tillmätts för avgivande av utlåtande — omkring 4 veckor — ej heller riksförsäkringsanstalten haft möjlighet att verkställa utredning, under vilka förutsättningar den föreslagna försäkringen skulle kunna bedrivas av anstalten. I motiven till de slutliga förslagen, som därefter upprättades, uttalade de sakkunniga, att frågan, huruvida riksförsäkringsanstalten eller någon annan statsanstalt redan från början borde i tävlan med de enskilda försäkringsanstalterna kunna upptaga jämväl här ifrågavarande form av försäkring, väl borde bli beroende av särskilt övervägande. För sin del hade de sakkunniga icke funnit anledning att därom framställa något förslag, övertygade som de vore, att behovet av trafikförsäkring kunde på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodoses genom de försäkringsanstalter, som för närvarande tillhandaginge allmänheten med ansvarighetsförsäkring. Vidare anförde de sakkunniga i samband med behandlingen av övergångsbestämmelserna, att de trots försiktigheten bjuda att låta tidpunkten för lagens trädande i kraft och försäkringspliktens inträdande förskjutas i förhållande till vad utkastet därom innehöll ett halvår framåt till respektive den 1 januari och den 1 juli 1929, detta särskilt med hänsyn till att därigenom tillfälle kunde beredas för avgörande av frågan, huruvida riksförsäkringsanstalten borde upptaga trafikförsäkringsrörelse, och för vidtagande av de åtgärder, som, där så prövades böra ske, kunde finnas erforderliga. Departementschefen förklarade sig i allt huvudsakligt biträda de sakkunnigas förslag. Vid behandlingen av propositionen framhöll första lagutskottet såsom en brist, att utredning icke blivit verkställd beträffande trafikförsäkringsrörelsens bedrivande av en statsanstalt och att det givevis icke vore möjligt för utskottet att därom framlägga förslag. Utskottet gjorde därefter vissa uttalanden om behovet av kontroll å de enskilda försäkringsanstalterna såväl i det i propositionen förutsatta fallet, att dessa anstalter tills vidare skulle ensamma driva trafikförsäkringsrörelse, som ock under förutsättning, att även statsanstalt dreve dylik rörelse.

Såsom redan nämnts har Kungl. Maj:t sedermera den 14 juni 1928 anbefallt riksförsäkringsanstalten att inkomma med viss utredning i ämnet. Det utlåtande, som anstalten i anledning härav den 1 oktober 1928 avgivit, utmynnar icke i bestämt till- eller avstyrkande av trafikförsäkringsrörelsens

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

I fråga om systemet med *automatisk* försäkring i riksförsäkringsanstalten i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknats, vilket system förordats av herr Möller i motionen I: 245, yttrar riksförsäkringsanstalten, att detta system i viss mån hade sin motsvarighet i den obligatoriska olycksfallsförsäkringens nuvarande organisation samt att beträffande föreliggande organisationsform, tillämpad på en trafikförsäkring av föreslagen art, i viss utsträckning kunde anföras samma synpunkter som förut framhållits rörande en monopoliserad försäkring. Härutinnan hade anstalten anfört:

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

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

Sålunda må framhållas, att ansvarighetsförsäkringen utgör endast en del av en s. k. fullständig bilförsäkring, som omfattar även vagnskade-, brand- och stöldförsäkring. Ett utbrytande av ansvarighetsförsäkringen skulle medföra, att försäkringstagaren vid skadefalls inträffande ofta skulle ha att vända sig till olika försäkringsinrättningar, varvid värderingen av uppkommen skada skulle i ett avsevärt antal fall komma att ske på olika håll. Skador, beroende på kollision mellan tvenne bilar, skulle ej sällan komma att behandlas av icke mindre än tre olika försäkringsinrättningar. Det torde icke kunna undgås, att en viss omgång härigenom skulle komma att uppstå vid skaderegleringen, medförande högre skaderegleringskostnader än som under andra förhållanden skulle bli erforderligt.

Omfattningen av nu berörda olägenhet kommer givetvis att bli beroende av i vilken utsträckning ansvarighetsförsäkring kommer att tecknas enbart och i förening med de övriga slagen av automobilförsäkring. Av de försäkringsavtal, som för närvarande gälla inom enskilda försäkringsinrättningar, torde den ojämförligt största delen avse ansvarighetsförsäkring i förening med annan försäkring och endast en mycket ringa del enbart ansvarighetsförsäkring. Med hänsyn till den betydande omfattning, som avbetalningsköpen erhållit inom bil-

Automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten.

Riksförsäkringsanstalten.

försäljningen, varvid kräves att köparen skall teckna vagnskadeförsäkring, är det att förvänta, att de fall, där efter trafikförsäkringens införande kombinerad försäkring blir erforderlig, kan komma att ytterligare ökas. Enligt från Svenska automobilhandlareföreningen erhållna uppgifter, vilka avse några av de mest betydande bilfirmorna, ske sålunda omkring hälften av samtliga bilköp på avbetalning.

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

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

För att beträffande premiesättning och skadereglering vinna samma fördelar med ett automatiskt system som med monopol torde det emellertid — anför riks-försäkringsanstalten vidare — bliva nödvändigt träffa vissa anordningar i syfte att garantera tillämpning av likartade principer i förevarande avseenden inom de olika försäkringsanstalterna. Härutinnan yttrar anstalten bland annat:

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

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

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

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

Beträffande den automatiska försäkringens organisation har riks-försäkringsanstalten i fråga om försäkringens inkomstsida anført bland annat följande:

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

Till undvikande av onödiga förvaltningskostnader synes böra bestämmas, att försäkring i enskilda försäkringsanstalter tecknas endast per kalenderår. Om nämligen en bilägare, som har försäkring gällande i riks-försäkringsanstalten och erlagt försäkringsavgift till utgången av löpande kalenderår, skulle kunna när som helst under året öfverflytta försäkringen till annan försäkringsinrättning, skulle detta komma att medföra besvär med reglering av försäkringsavgiften och återbetalning av den del, som belöper på den återstående delen av året, samtidigt med att det skulle föranleda ständiga kastningar i försäkringsstockens sammansättning. En dylik anordning tillämpades under de första åren efter den obligatoriska olycksfallsförsäkringens införande. De härunder kunna erfarenheterna föranledde emellertid att ändring vidtogs, så att försäkring i de ömsesidiga olycksfallsförsäkringsbolagen numera tecknas endast på kalenderår.

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

Debitering och uppbörd av försäkringsavgifter för försäkringar i riks-försäkringsanstalten torde lämpligen kunna ske i samband med debitering och uppbörd av automobilskatten på i huvudsak samma sätt som förutsattes skola

komma till användning för den händelse riks försäkringsanstalten ensam omhänderhade försäkringen (se sid. 35 o. f. i propositionen). Riksförsäkringsanstalten skulle sålunda varje år upprätta premielängd över samtliga hos anstalten försäkrade motorfordon. I motsats till vad som förutsatts beträffande en monopoliserad försäkring, där förhållandena den 31 december ansetts böra läggas till grund för premiedebiteringen, måste denna i förevarande fall avse förhållandena den 1 januari, alldenstund överflyttningar av försäkringar från en försäkringsanstalt till en annan kunna ha ägt rum från och med nämnda dag. För att kunna taga hänsyn härtill måste riks försäkringsanstalten i god tid före årets utgång erhålla kännedom om avtal rörande försäkringar under det kommande kalenderåret. De enskilda försäkringsanstalter, som driva trafikförsäkring, torde därför böra åläggas att före en viss tidpunkt — förslagsvis den 1 december — till riks försäkringsanstalten insända anmälan rörande ingångna försäkringsavtal avseende närmast följande kalenderår. Beträffande avtal, som avse tiden från och med dagen för registreringen, torde dylika anmälningar icke erfordras, alldenstund riks försäkringsanstalten skulle komma att få kännedom om dylika avtal genom de veckouppgifter, som länsstyrelserna skulle insända.

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

I fråga om personalbehov och förvaltningskostnader anför riks försäkringsanstalten, att handhavandet av trafikförsäkringen lämpligen skulle kunna överlämnas åt en särskild byrå, omfattande dels en försäkringsavdelning, dels en skaderegleringsavdelning. Beträffande den personal och de kostnader, som en dylik byrå skulle kräva, har anstalten verkställt en beräkning, som dock måst bli synnerligen approximativ. Såsom grund för uppskattningen av personalbehovet har lagts ett motorfordonsbestånd om 200,000 vagnar, varav 80,000 antagits komma att omfattas av automatisk försäkring i riks försäkringsanstalten. Vad skadorna beträffar, har antagits, att hela antalet fall, där det kan bli fråga om prövning av spörsmålet, huruvida rätt till ersättning från trafikförsäkringen föreligger, kommer att uppgå till 50,000 per år, varav i händelse av automatisk försäkring 20,000 skulle komma på riks försäkringsanstaltens del.

Enligt beräkningen skall arbetet å försäkringsavdelningen inklusive statistik komma att kräva följande personal och lönekostnader.

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

För skaderegleringsarbetet hava följande befattningar och kostnader preliminärt beräknats erforderliga.

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

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

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

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

Härtill skulle komma lokalkostnader och expensmedel, vilka uppskattats till 20 procent av lönekostnaderna eller till cirka 77,000 kronor. Kostnaden för uppbörd av försäkringsavgifter har ansetts kunna uppskattas till högst 30,000 kronor, och trafikförsäkringens andel i riksförsäkringsanstaltens kostnader för hyra av hollerithmaskiner för statistikens utarbetande till 1,500 kronor, motsvarande cirka en tredjedel av det årliga hyresbeloppet. Under antagande av 10,000 kronor för extra biträden och vikariatsersättningar skulle alltså samtliga förvaltningskostnader komma att utgöra 505,500 eller i runt tal *500,000 kronor*.

Riksförsäkringsanstalten har i detta sammanhang anfört:

Förvaltningskostnaderna torde böra bestridas av försäkringens medel. I händelse att försäkringen monopoliserades hos riksförsäkringsanstalten, skulle den invändningen kunna göras, att försäkringstagarna tvingades betala förvaltningskostnaderna men saknade möjlighet att inverka på organisationen för att erhålla en billigare förvaltning. Förutsättningarna för denna till synes befogade anmärkning torde kunna hävas genom en anordning, varigenom försäkringen betalade förvaltningskostnaderna upp till en viss del av premieinkomsten. Överskrede kostnaderna denna gräns, skulle överskjutande beloppet betalas av statsmedel.

Såsom nämnts har riksförsäkringsanstalten icke bestämt till- eller avstyrt trafikförsäkringsrörelsens bedrivande av staten. Emellertid har anstalten bestämt uttalat sig mot statens deltagande i försäkringen under en sådan form, att försäkring i en statsanstalt skulle gälla endast försävt avtal därom träffats.

Reservanten
'inom riks-
försäkrings-
anstalten.

Reservanten inom riks-försäkringsanstalten, som avstyrkt, att handhavande av trafikförsäkringen förläggdes till anstalten, har till stöd härför åberopat bland annat vissa principiella betänkligheter mot anstaltens bedrivande av trafikförsäkring. Han påpekar sålunda, att frågan, huruvida och i vad mån ersättning bör utgå, antagligen jämförelsevis ofta komme att dragas under domstols prövning, därvid statens privata intresse såsom representant för enskilda ägare av motorfordon komme att ställas gentemot statens allmänna intresse av gällande trafikföreskrifters efterlevnad och beivrande av förseelser mot dem, likasom givetvis ersättningsanspråk från den som lidit kroppsskada. För riks-försäkringsanstaltens ställning och arbetsuppgifter på den sociala försäkringens område likasom för det förtroende, varav den därvid vore i stort behov, kunde det medföra menliga följder att under de omständigheter och i den omfattning, varom här vore fråga, inträda i sådan partsställning, som kunde befaras bliva nödvändig.

Departement-
schefen.

I fråga om riks-försäkringsanstaltens deltagande i trafikförsäkringsrörelsen enligt det automatiska systemet anför departementschefen — efter att hava uttalat, att det förvisso vore på goda grunder, frånvaron av anskaffningsorganisation, som riks-försäkringsanstalten bestämt avvisade tanken på fri konkurrens mellan anstalten och de enskilda försäkringsinrättningarna i den formen, att bilägaren hade att för avtals träffande hänvända sig till den försäkringsgivare, riks-försäkringsanstalten eller annan, han ansåge för sig lämpligast — följande:

Men saknaden av dugliga agenter kan helt säkert visa sig betänkelig även vid tillämpning av det system, som riks-försäkringsanstalten icke avstyrkt — om ock ej heller tillstyrkt — nämligen automatisk försäkring i anstalten i alla de fall, där avtal icke träffats med någon enskild försäkringsinrättning. Om nämligen bilägarna lämnas utan all direkt påverkan från riks-försäkringsanstaltens sida men så mycket kraftigare bearbetas av de enskilda bolagens agenter, riskerar anstalten att vinna automatisk anslutning endast av mindretalet och därtill de minst önskvärda försäkringstagarna. Den enda utvägen att undvika detta vore att hålla lägre premier än de enskilda bolagen, men att riks-försäkringsanstalten under angivna betingelser, i allt fall med det betydande försprång, de förra redan äga, skulle vara mäktig att igångsätta och fullfölja en premiekonkurrens, lärer väl knappast kunna förväntas, såvida icke staten skulle släppa till därför erforderliga medel. Man må härvid icke förbise, att tvångsförsäkringens genomförande gör det möjligt för de privata försäkringsbolagen att högst väsentligt nedbringa sina förvaltningskostnader — särskilt torde den nu mycket höga anskaffningsprovisionen åt agenterna kunna undergå en betydande reduktion — samt att bolagens konkurrenskraft gentemot staten i samma mån ökas. Man måste härvid även räkna med det större förtroende allmänheten torde hysa till de enskilda bolagens förmåga att snabbt och liberalt reglera framställda skadeståndsanspråk. Om man sålunda måste draga i tvivelsmål riks-försäkringsanstaltens förmåga att genom från anstaltens synpunkt skäligen premier draga till sig en betydande del av försäkringsstocken, är det å andra sidan fara värt, att det automatiska systemet skall föranleda en anhopning hos riks-försäkringsanstalten av de sämsta riskerna — bland annat skulle ju automatiskt övertagas alla försäkringar, som på grund av underlåten premiebetalning förfölle hos de enskilda bolagen. Det är därför icke uteslutet att det automatiska systemet med en i förhållande till riks-försäkringsanstaltens försäkringsstock dyrbar förvaltningsapparat så

långt ifrån skulle verka som en regulator å premiesättningen att det fastmera kunde bidraga till en höjning av premierna eller i allt fall utgöra ett försvar för deras utgående med förhandenvarande belopp. I detta sammanhang må erinras, att riksförsäkringsanstalten räknat med en ökning av anstaltens förvaltningskostnader vid införandet av automatisk trafikförsäkring på 500.000 kronor, vartill komme kostnaden för länsstyrelsernas ökade arbete. Det torde lätt inses, att det erfordras en betydande försäkringsstock för att dessa utgifter utan alltför kännbara olägenheter skola kunna påföras anstaltens försäkringstagare. Med den automatiska försäkringen hos riksförsäkringsanstalten följer ytterligare, att försäkringen måste tecknas för kalenderår, vilket för försäkringstagaren kommer att medföra mycken olägenhet. Slutligen bör synnerlig vikt fästas vid de principiella betänkligheter mot försäkringens bedrivande överhuvud taget av staten eller statlig anstalt, som reservanten inom riksförsäkringsanstalten framhållit.

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

I fråga om omfånget av försäkringsgivares ansvarighet anförde de sakkunniga, som utarbetat det förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon, vilket legat till grund för förra årets proposition i ämnet, bland annat följande:

Man kan påtagligen icke gå så långt, att försäkringen skulle bliva verksam vid rena olyckshändelser, vilka icke kunna läggas någon till last. Den, som vill erhålla försäkringsskydd mot skada, åstadkommen medelst en automobil utan någon persons fel eller försummelse, måste mot de ekonomiska följderna av sådant olycksfall likasom mot all annan dylik fara, som hotar honom i livet, söka skydd i en olycksfallsförsäkring.

*Försäkrings-
givares er-
sättnings-
skyldighet vid
rena olycks-
händelser.*

Första lagutskottet yttrade i detta avseende efter att hava framhållit behovet av ytterligare utredning i fråga om sättet för trafikförsäkringsrörelsens bedrivande:

Vid den blivande utredningen synes jämväl böra komma under överbäggande möjligheten att utvidga försäkringsgivares ansvarighet. Särskilt förefaller det utskottet önskvärdt, att även rena olyckshändelser bliva indragna under försäkringen. Därmed vunnas ock, att civila processer, huruvida uppkommen skada berodde på ren olyckshändelse, ej vidare behövde förekomma. Då de fall, där ren olyckshändelse verkligen föreligger, torde vara relativt fåtaliga, lär den höjning av premien, som skulle betingas av en dylik utvidgning, sannolikt bliva måttlig.

Departementschefen har härutinnan anført följande:

I likhet med lagutskottet finner jag beaktansvärda skäl tala för en utsträckning av försäkringen att omfatta även vissa fall av ren olyckshändelse. Jag tänker därvid närmast på sådana, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada. Erfarenheten visar, att användandet av motorfordon, även om det sker med all försiktighet, innebär en fara för andra trafikanter, och från denna synpunkt synes det mindre betänkligt att avvika från den eljest i vår lagstiftning i allmänhet gällande grundsatsen, att skadeståndsplikt förutsätter vållande. Emot att nu utsträcka försäkringen tala emellertid starka skäl. Först och främst synes det betänkligt, att vid åläggandet av nya bördor å motortrafiken göra dessa än tyngre genom att ytterligare utöka försäkringens omfattning. Men därtill kommer en annan omständighet, som högeligen försvårar en utsträckning av försäkringsskyddet i detta sam-

manhang. Jag syftar på önskvärdheten, för att icke säga nödvändigheten av att försäkringsgivarens ansvarighet icke göres vidsträcktare än bilägarens. Att förplikta en person att bekosta försäkring mot skada, för vilken han ej är ansvarig, är i stort sett detsamma som att göra honom ansvarig för skadan. En utvidgning av trafikförsäkringsskyddet bör enligt mitt förmenande förknippas med en revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. En dylik revision har också från olika håll påyrkats, men meningarna om riktlinjerna för denna gå alltjämt isär och erforderliga utredningsarbeten, vilka torde komma att beröra skadeståndsrättens centrala delar, hava ännu icke upptagits. Att nu låta en revision av ansvarighetslagen föranleda ytterligare uppskov med förevarande lagstiftningsfråga torde icke böra ifrågakomma. Vid omförmälda revision, som knappast länge låter sig undanskjuta, lär nödig uppmärksamhet komma att ägnas frågan om trafikförsäkringsskyddets utvidgning till rena olyckshändelser.

Utskottet. I enlighet med den uppfattning, varåt utskottet gav uttryck såväl år 1925, då utskottet tillstyrkte riksdagen att hos Kungl. Maj:t begära lagstiftning i detta ämne, som ock i fjol, då utskottet betonade önskvärdheten av ett skyndsamt framläggande av nytt förslag, anser utskottet en obligatorisk trafikförsäkring med det snaraste böra komma till stånd. Sedan flera år tillbaka företer motortrafiken en ständigt fortgående stegring. I runt tal utgjorde sålunda antalet registrerade motorfordon den 1 januari 1925 84,700, den 1 januari 1926 103,200, den 1 januari 1927 120,800, den 1 januari 1928 145,000 och den 1 oktober 1928 över 175,000. Att med denna kraftiga tillväxt av motorfordonens antal en ökning av trafikriskerna inträtt är givet. I vad mån ersättning för uppkommen skada är att påräkna, beror emellertid i stor utsträckning på om försäkring tagits mot den ansvarighet för skada å tredje man, som åligger ägare och förare av motorfordon. 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. Behovet av obligatorisk trafikförsäkring anser utskottet förty vara ådagalagt, och vidare dröjsmål med lagstiftningens genomförande synes därför böra såvitt möjligt undvikas.

Då utskottet sålunda tillstyrker lagstiftning på detta område, förbiser utskottet ingalunda, att häremot ur principiell synpunkt måhända kan resas den invändningen, att en dylik lagstiftning skulle vara ägnad att minska ansvars känslan hos förare av motorfordon och därigenom leda till en ökning av trafikriskerna. Emot en dylik invändning må emellertid erinras, att redan nu ett stort antal motorfordon äro försäkrade utan att deras förare, såvitt känt är, ådagalagt särskild vårdslöshet. Anmärkas må ock, att därest en förare visar ovarsamhet vid framförandet av motorfordon, han utsätter även sig själv och sitt fordon för fara, en omständighet, som naturligen manar till försiktighet. Härtill kommer, att straffhotet alltjämt består med oförminskad styrka.

Försäkringsgivare. Vid granskningen av det nu framlagda förslaget kommer helt naturligt i förgrunden frågan om försäkringens organisation. Då trafikförsäkringen göres obli-

gatorisk och därtill medför ökade bördor för en stor del av motorfordonsägarna — enligt vad nämnts finnas redan nu över 70,000 oförsäkrade motorfordon — måste staten givetvis i möjligaste mån tillse, att å de försäkringspliktiga icke läggas andra utgifter än sådana som äro erforderliga för att täcka oundgängligen nödvändiga kostnader för försäkringen. Av synnerlig betydelse är det jämväl, att skaderegleringen sker på ett i allo tillfredsställande sätt. Ur dessa synpunkter framställde utskottet vissa erinringar mot 1928 års förslag och anmärkte därvid i första hand, att någon utredning icke verkställts rörande trafikförsäkringens upptagande av staten. Det nu framlagda förslaget har föregåtts av utredning, dels huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten dels ock rörande de förändringar i anstaltens organisation och personalbehov samt de kostnadsökningar, som kunde bli erforderliga, därest nämnda rörelse skulle bedrivas av anstalten. Såsom förut omförmäls, har anstalten i sitt utlåtande icke bestämt till- eller avstyrkt rörelsens bedrivande av anstalten, varemot en ledamot avstyrkt, att handhavandet av försäkringen förlades till anstalten. Departementschefen har vid övervägande av olika möjligheter till frågans lösning stannat vid att för närvarande låta försäkringen omhänderhavas av enskilda försäkringsanstalter under statens kontroll, varemot staten tills vidare icke skulle inträda såsom försäkringsgivare.

Ej heller enligt utskottets mening föreligga tillräckliga skäl för att staten nu skulle deltaga i trafikförsäkringsrörelsen. Redan de principiella betänkligheter mot denna försäkrings bedrivande av statlig anstalt, som reservanten inom riksförsäkringsanstalten framhållit, äro ägnade att ingiva en viss tvekan rörande lämpligheten överhuvud av statsdrift å detta område. Nämnda betänkligheter har utskottet likväl icke funnit äga den vikt, att statens deltagande i trafikförsäkringen på grund därav borde vara uteslutet. Utskottet har emellertid icke känt sig övertygat om, att därest en statsanstalt upptog trafikförsäkringsrörelse, detta obetingat skulle vara till fördel för försäkringstagarna och för de skadelidande. Det är ingalunda klart, vare sig att försäkringskostnaderna skulle bli lägre än i en enskild anstalt eller att skaderegleringen komme att ske på ett bättre sätt än i ett privat bolag. Den organisation av försäkringen, som utskottet nu närmast äsyftar, är den av herr Möller i motionen I:245 förordade eller försäkringens anordnande i riksförsäkringsanstalten enligt det automatiska systemet, så att alla, som ej tecknat försäkring i enskilda anstalter, äro automatiskt försäkrade i riksförsäkringsanstalten — en statlig monopolisering av försäkringen eller en automatisk försäkring i annan statsanstalt än riksförsäkringsanstalten har icke nu ansetts kunna ifrågakomma. Av de erinringar mot det automatiska systemet, som framförts av riksförsäkringsanstalten och av departementschefen, vill utskottet särskilt framhålla, förutom faran att riksförsäkringsanstalten skulle få mottaga de minst önskvärda försäkringstagarna, jämväl de olägenheter, som sammanhånga med att en statsanstalt icke lämpligen kan driva annan bilförsäkring än ansvarighetsförsäkring. En fullständig bilförsäkring omfattar förutom ansvarighetsförsäkringen även vagnskade-, brand- och stöld-

försäkring, och som regel tecknas ansvarighetsförsäkring i förening med en eller flera av dessa. I fråga om de olika riskernas ekonomiska betydelse må nämnas, att premien för en fullständig försäkring å en personautomobil för privat bruk, värd 4,000 kronor, enligt Svenska Automobiltarifföreningens tariffer utgör 254 kronor för år vid femårsförsäkring med årlig premiebetalning, medan premien för enbart ansvarighetsförsäkring utgör 85 kronor för år eller således blott en tredjedel av totalpremien. De olägenheter, som följa av statsdriftens begränsning till ansvarighetsförsäkringen, skulle särskilt framträda vid skaderegleringar. De flesta enskilda försäkringsinrättningar hava nämligen i syfte att i görligaste mån undvika de ofta mycket vidlyftiga utredningsarbetena, huruvida eller i vad mån vid kollision någon kan göras ansvarig för skada å bilarna, träffat en s. k. kollisionsöverenskommelse, innebärande att ersättning för dylik skada intill visst belopp lika fördelas mellan vederbörande anstalter. Då riksförsäkringsanstalten icke komme att delta i vagnskadeförsäkring och förty svårigen kunde ansluta sig till en överenskommelse av denna art, skulle ett försäkringsbolag, som meddelat vagnskadeförsäkring å en bil, bliva ekonomiskt intresserat av att skada, som drabbade denna bil vid kollision med en i riksförsäkringsanstalten ansvarighetsförsäkrad bil, hänfördes, i stället för till vagnskadeförsäkringen, till trafikförsäkringen. Där i sådana kollisionsfall olika uppfattning om ansvaret framträdde, bleve utredning vid domstol angående ansvaret för skadan erforderlig. Att nu berörda förhållande i ej ringa grad skulle komma att verka fördyrande å skaderegleringarna och därigenom jämväl å premierna, är uppenbart.

Då utskottet sålunda ansluter sig till den av departementschefen intagna ståndpunkten beträffande försäkringens organisation, har detta skett under den bestämda förutsättningen, att en effektiv kontroll anordnas över det sätt, varpå de enskilda anstalterna driva trafikförsäkringsrörelsen. I förslaget äro upptagna åtskilliga bestämmelser för att garantera en skälig premiesättning och en tillfredsställande skadereglering; se 7, 8, 9 och 13 §§. Såvitt utskottet kunnat finna, utrusta dessa stadganden den närmast övervakande myndigheten, försäkringsinspektionen, med en sådan befogenhet, att stadgandena, rätt tillämpade, böra kunna bliva ett verksamt medel till vinnande av det ändamål, som med desamma avsetts. Vad departementschefen i nu förevarande hänseende anført — se sid. 20–23 i propositionen — tillåter utskottet sig åberopa. Särskilt vill utskottet understryka, att trafikförsäkringen såsom en tvångsförsäkring icke må belastas med konkurrens- och onödiga anskaffningskostnader samt att anstalternas övriga omkostnader och vinst å trafikförsäkringsrörelsen hållas inom tillbörliga gränser, med andra ord att trafikförsäkringen jämväl från anstalternas egen sida behandlas såsom en från deras övriga rörelse artskild verksamhet. I detta sammanhang vill utskottet även framhålla vikten av att redan på grundval av den försäkringsstatistiska erfarenhet, som enligt vad departementschefen ställt i utsikt nu torde kunna åstadkommas, en ingående prövning sker, huruvida och i vad mån med hänsyn till de nya grunderna för premiesättningen och jämväl med beaktande av den ökning i försäkringsstocken, som är att förvänta, möjlighet må förefinnas att redan från

början sätta premierna lägre än de nu utgående. Vad skaderegleringen beträffar, är det att märka, att därest försök tilläventyrs skulle framträda att på ett mindre tillfredsställande sätt gottgöra uppkommen skada, anmälan därom icke läser utebliva och försäkringsinspektionen förty bliva i tillfälle att ingripa. Även om utskottet följaktligen sätter sin tillit till nu berörda bestämmelser och utgår från att kontrollen på premiesättningar och skaderegleringar skall genomföras med fast hand, vill utskottet likväl uttala önskvärldheten av att, innan erfarenhet vunnits rörande trafikförsäkringsrörelsens bedrivande, koncession för de enskilda försäkringsinrättningarna meddelas allenast för en begränsad tid, exempelvis fem år. Visserligen kan Kungl. Maj:t när som helst återkalla ett givet tillstånd, men det synes dock kunna vara av betydelse, att en dylik tidsbegränsning är meddelad i koncessionen.

Utskottet anser sig i förevarande avseende slutligen böra framhålla, att därest framdeles yppa sig skäl för ett statens mera direkta ingripande i trafikförsäkringsrörelsen, något hinder däremot naturligen icke uppkommer genom att propositionen nu antages. Och skulle en statlig anstalt icke anses framgångsrikt kunna upptaga konkurrensen med de enskilda i rörelsen redan inarbetade försäkringsinrättningarna, står ju alltid den utvägen öppen att söka under statens ledning bilda en anstalt, som meddelade fullständig bilförsäkring.

En annan fråga, som tilldragit sig utskottets särskilda uppmärksamhet, har varit, huruvida försäkringsgivares ersättningsplikt borde utvidgas till att i större eller mindre grad omfatta även skada, som uppkommit vid rena olyckshändelser. Vid fjolårets riksdag anförde utskottet, att vid den utredning i ärendet, som utskottet fann erforderlig, jämväl syntes böra komma under övervägande möjligheten att utvidga försäkringsgivares ansvarighet, samt att det särskilt förefölle utskottet önskvärt, att även rena olyckshändelser bleve indragna under försäkringen. Departementschefen har emellertid funnit sig icke nu kunna tillstyrka en utsträckning av ansvarigheten på sätt sålunda ifrågasatts. Herr Möller däremot har i sin motion I: 245 hemställt om sådan ändring av 3 § i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon, att försäkringsgivares ersättningskyldighet skulle omfatta all skada, som uppkommer vid trafik med motorfordon. Att gå så långt som i denna motion föreslagits kan utskottet emellertid icke nu tillstyrka. Däremot finner utskottet alltjämt goda skäl tala för att åtminstone vissa fall av skada vid ren olyckshändelse komma att omfattas av försäkringen. Utskottet anser sig emellertid icke böra hemställa om ändring i förslaget på denna punkt utan förordar allenast avlåtande av en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om skyndsamt utredning och förslag i detta hänseende. Anledningen till denna utskottets ståndpunkt är i främsta rummet en önskan att vid den obligatoriska trafikförsäkringens införande i möjligaste mån söka undvika förändringar i den nu brukliga ansvarighetsförsäkringen av sådan art, att deras inverkan å premierna är svår att beräkna. Någon statistisk erfarenhet till ledning för bedömandet av den ökning i risken, olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle innebära, föreligger icke. Enligt utskottets mening bör dylik statistik åväga-

Försäkrings-
givares er-
sättningskyldighet vid
rena olycks-
händelser.

bringas redan från början av den obligatoriska trafikförsäkringens bedrivande, och sedan ett något så när tillräckligt material sammanbragts, läser Kungl. Maj:t vilja till omprövning upptaga frågan om försäkringspliktens utvidgning. Därest icke vid samma tid kan företagas den revision av 1916 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, varmed utvidgningen av trafikförsäkringsskyddet enligt departementschefens mening bör förknippas, synes det böra tagas under förnyat övervägande, huruvida denna omständighet må lägga hinder i vägen för berörda utvidgning. Vad angår spørsmålet, om skyddet bör utsträckas att omfatta alla olyckshändelser, har utskottet väl i likhet med departementschefen närmast beaktat sådana fall, då någon, som icke vid tillfället anlitat motorfordon för sin befordran, blir utsatt för skada, men det synes utskottet kunna ifrågasättas att under försäkringsskyddet indraga även vissa andra fall.

Lagförslagets
detaljer.

Vad lagförslagets detaljer angår, har utskottet icke funnit anledning föreslå andra ändringar än de här nedan omförmälda i förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon.

Enligt 2 § i detta lagförslag skall traktortåg anses som motorfordon och följaktligen vara underkastat försäkringsplikt. I motionen II:382 har herr *Olsson* i Golvvasta hemställt, att lagen icke skulle bliva tillämplig å dessa tåg. Med den obetydliga hastighet, varmed traktortåg må framföras, högst 15 km. i timmen, torde fara för skada i följd av trafiken med dem vara ganska ringa. Vid sådant förhållande och då traktortågen lära vara rätt sällsynta, har utskottet icke ansett det nödigt, att försäkringsplikt nu stadgas för dem. I enlighet härmed hava vissa ändringar vidtagits i 2 och 18 §§.

I 11 § stadgas, att försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 120,000 kronor i anledning av personskada med rätt för Konungen att i fråga om motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, föreskriva högre försäkringsbelopp. Beträffande denna paragraf har herr *Andersson* i Rasjön i motionen II: 368 hemställt, att beloppet 120,000 kronor måtte sänkas till 60,000 kronor. Yrkandet innebär, att försäkringsgivarens ansvarighet skall bestämmas på samma sätt som i 1928 års proposition. I en motion i anledning av denna proposition föreslogs emellertid i anslutning till ett under förarbetena till propositionen av riksförsäkringsanstalten framställt förslag, att angivna begränsning av försäkringsgivarens ansvarighet måtte borttagas. Utskottet förklarade i sitt utlåtande, att nämnda förslag syntes förtjänt av beaktande, såvida icke en dylik förändring skulle befinnas medföra, att premierna måste höjas till högre belopp än vad som lämpligen kunde ifrågasättas. I förevarande proposition har nu beloppet 60,000 kronor höjts till 120,000 kronor. Beträffande den inverkan å premiernas storlek, som höjningen av beloppet skulle utöva, har departementschefen förklarat, att höjningen icke läser medföra någon avsevärdare ökning av premierna. Ehuru utskottet har anledning antaga, att ökningen skulle bliva jämförelsevis ringa, har utskottet likväl vid det förnyade övervägande utskottet ägnat denna fråga ansett det försiktigast att icke nu i förevarande hänseende gå utöver vad vid de frivilliga försäkringarna befunnits

lämpligt. Utskottet tillstyrker förty sänkning av beloppet 120,000 kronor till 60,000 kronor.

Vidkommande övriga motionsvis väckta yrkanden, framgår av det anförda, att utskottet icke kan tillstyrka herrar *Anderssons* i Dunker och *Johanssons* i Bro i motionen II:384 gjorda hemställan om avslag å propositionen. Och vad beträffar de av herr *Möller* i motionen I: 245 framställda yrkanden, i den mån de ej förut behandlats, har utskottet ej funnit skäl biträda desamma.

För utskottet återstår nu allenast att yttra sig om ett av departementschefen gjort uttalande i en närliggande fråga. Efter erinran att föraren av ett försäkrat motorfordon enligt trafikförsäkringsförslaget blir fri från ansvarighet i samma utsträckning som ägaren men att i 4 § bland andra staten undantagits från försäkringsplikt och att i den mån statsmyndigheterna begagna sig av denna undantagsföreskrift förare av statsverkets motorfordon således komma i ett väsentligt sämre läge än det stora flertalet andra förare, har departementschefen anført, att det syntes skäligt, att staten beredde sina anställda samma skydd, som i regel tillkomme förare i enskild tjänst genom den försäkring, vilken staten genom förevarande lagstiftning ålade den enskilde att underkasta sig. Därest riksdagen icke härutinnan uttalade någon erinran, torde därför Kungl. Maj:t, i samband med ikraftträdandet av ifrågavarande lagförslag, böra vidtaga de åtgärder, som erfordrades för att förare av statsverkets motorfordon måtte kunna vid inträffande olyckshändelser frikallas från skadeståndsplikt i samma utsträckning, som om trafikförsäkring tagits. Vad departementschefen sålunda anført finner utskottet välgrundat och någon anledning för riksdagen att däremot framställa erinran synes utskottet icke föreligga.

Beredande av skydd för förare av statens oförsäkrade motorfordon.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

L a g

om trafikförsäkring å motorfordon.

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

1 §.

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

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

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall även anses traktortåg.

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

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall icke anses traktortåg.

3 §.

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

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

*(Kungl. Maj:ts förslag.)**(Utskottets förslag.)*

4 §.

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

Har sådan ägare av motorfordon icke tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

5 §.

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

6 §.

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

Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring. Utan hinder av vad sålunda stadgas må dock i anstalts bolagsordning kunna föreskrivas, att endast de, som tillhöra viss yrkesgrupp eller äro bosatta inom visst område, skola erhålla försäkring hos anstalten.

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

7 §.

Innan försäkringsanstalt må börja drivandet av trafikförsäkringsrörelse, skall anstalten till försäkringsinspektionen ingiva uppgift å de premiesatser, som anstalten har för avsikt att, där ej särskilt skäl till avvikelse föreligger, tillämpa för trafikförsäkringen. Indelningen i riskklasser skall anordnas i anslutning till formulär, som fastställas av försäkringsinspektionen.

Vidtager försäkringsanstalt ändring i de uppgivna premiesatserna, eller har anstalten för försäkring beräknat högre premie än den till försäkringsinspektionen ingivna premieuppgiften föranleder, skall åtgärden jämte anledningen därtill genast anmälas hos inspektionen.

8 §.

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

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

eller brister anstalten i fullgörande av sina förbindelser enligt denna lag, eller förekommer eljest allvarlig anmärkning mot anstaltens trafikförsäkringsverksamhet,

göre försäkringsinspektionen anmälan därom hos Konungen, som, där så prövas erforderligt, förelägger anstalten att inom viss tid vidtaga åtgärder för rättelses vinnande eller återkallar dess tillstånd att meddela trafikförsäkring.

9 §.

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

10 §.

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

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

11 §.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa *ett-hundratjugu* 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.

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

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

12 §.

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

13 §.

Skall enligt domstols beslut i skadestånd utgå livränta under den skadeståndsberättigades återstående livstid eller under viss tid, må försäkringsan-

*(Kungl. Maj:ts förslag.)**(Utskottets förslag.)*

stalten ej utan synnerliga skäl medgiva, att denna förmån utbytes helt eller delvis mot livränta under kortare tid eller mot visst kapital.

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

14 §.

Skall i skadestånd utgå livränta, vars kapitalvärde vid livräntans början, beräknat enligt de grunder Konungen fastställer, överstiger försäkringsbeloppet, varde den livränta, som skall utgå på grund av försäkringen, nedsatt till det belopp, som efter sagda beräkningsgrunder svarar mot försäkringsbeloppet.

15 §.

Äro flera berättigade till skadestånd i följd av samma händelse, och förslår ej försäkringsbeloppet till dem alla, tage var del däri i förhållande till vad han på grund av försäkringen skulle ägt uppbära, om skadestånd tillkommit honom ensam.

Har någon av dem underlåtit att, sedan händelse inträffat som kan medföra försäkringsfall, inom trettio dagar giva försäkringsgivaren meddelande därom, äger han, där någon del av försäkringsbeloppet blivit utbetalt till annan, rätt endast till återstoden, utan så är att försäkringsgivaren visste eller hade skäligen anledning antaga, att ersättningsanspråk vore att motse från honom. Var den, som mottog betalningen, därvid ej i god tro, är han pliktig utgiva vad han kan hava för mycket uppburit.

16 §.

Hava flera lidit skada i följd av samma händelse, må, utan hinder av dom, varigenom skadestånd blivit en av dem tillerkänt, på yrkande av annan som icke blivit i det mål hörd, i tvist om fördelning av försäkringsbeloppet prövas, om och i vad mån andel däri skall beräknas för det utdömda skadeståndet.

17 §.

Har den, som lidit skada, i rättegång mot fordonets ägare, brukare eller förare fått sig tillerkänt skadestånd, och har han i anledning av rättegången haft att vidkännas kostnad, som skäligen ej kunnat undvikas, är försäkringsgivaren, där rättegången varit erforderlig för bestämmande även av hans ersättningsskyldighet, pliktig att ersätta denna kostnad, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

18 §.

Har avtal om trafikförsäkring å fordon, registrerat här i riket, *eller å traktortåg* efter uppsägning eller eljest upphört, är försäkringsgivaren ändå gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till den myndighet, hos vilken fordonet är registrerat *eller som givit tillstånd till trafik med traktortåget.*

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

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

19 §.

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

20 §.

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

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

21 §.

Är, då skada timat i följd av trafik med motorfordon, trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande till förmån för den,

*(Kungl. Maj:ts förslag.)**(Utskottets förslag.)*

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

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

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

22 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 21 § sägs skall underrättelsen meddelas någon av de försäkringsanstalter, som där avses. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, give domstolen käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 21 § omnämnda anstalter förlustig.

23 §.

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

24 §.

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

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

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

25 §.

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

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

26 §.

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

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

27 §.

Konungen äger att vid meddelande av tillstånd åt försäkringsanstalt att driva trafikförsäkringsrörelse föreskriva de villkor och bestämmelser, som utöver de i denna lag givna prövas nödiga, så ock att eljest meddela de särskilda föreskrifter i fråga om tillsyn å sådana anstalter, som finnas erforderliga.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929. Intill den 1 januari 1930 må dock motorfordon brukas i trafik utan att försäkring å fordonet finnes och skall förty 21 § ej tillämpas i fråga om skada i följd av händelse, som inträffat före sistnämnda dag.

För skada i följd av händelse, som inträffat före den 1 januari 1931, varde i fall som i 21 § avses ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

Förslag

till

Lag

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

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

12 §.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

F ö r s l a g

till

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

F ö r s l a g

till

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

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

4 §.

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

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

- 1) handlingar — — — — — 2 §;
- 2) det — — — — — exemplar;
- 3) uppgift — — — — — verksamhet;
- 4) bevis att anstalten i sitt hemland med laga rätt driver sådan försäkringsrörelse, som är i fråga, jämte behörigen styrkt uppgift om den tid, varunder anstalten i hemlandet drivit sådan försäkringsrörelse, och om anmärkningar, som av myndigheterna därstädes under de sista tre åren må hava framställts

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Utskottets förslag.)

emot anstaltens verksamhet, ävensom anstaltens förvaltnings- och revisionsberättelse för vart och ett av de tio sista åren, därest anstalten så länge varit i verksamhet, dock skall, då fråga är om trafikförsäkring, i stället för bevis, som nu sagts, företes bevis att anstalten äger i hemlandet driva automobilförsäkringsrörelse;

5) fullmakt — — — — svara;

6) skriftligt — — — — anstalten;

7) skriftlig — — — — avgörande;

8) behörigt — — — — lagar;

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

Med — — — — kapitalförsäkring.

5 §.

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

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

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

10 §.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1929.

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 bör stadgas för trafikförsäkringsgivare att ersätta skada, som genom trafik med motorfordon uppkommit vid rena olyckshändelser, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

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

Stockholm den 15 mars 1929.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar Åkerman, greve Spens, Larson i Lerdala, Klefbeck, Anderson i Hägelåkra, Fehr, Norling och Julin, Fredrik;

från andra kammaren: herrar Björkman, Nilsson i Antnäs, Lindqvist i Halmstad, Olsson i Ramsta, Johansson i Brånalt, Hedlund i Östersund, Johanson i Huskvarna och Olsson i Mellerud.

Reservationer:

vidkommande utskottets hemställan i dess helhet:

1) av herrar Norling, Julin, Fredrik, och Johansson i Brånalt, vilka ansett, att utskottets eget yttrande bort vara av följande lydelse:

I enlighet — — — — gottgörelse. Behovet av obligatorisk trafikförsäkring måste förty anses kraftigt ådagalagt, och ytterligare dröjsmål med lagstiftningens genomförande bör enligt utskottets förmenande ifrågakomma endast för så vida, man med ett sådant dröjsmål kan förbinda utsikten att inom nära framtid erhålla ett i väsentliga avseenden bättre försäkringssystem, än det, som kan grundas på de nu föreslagna bestämmelserna.

Då utskottet sålunda finner sig böra principiellt tillstyrka en lagstiftning snarast möjligt, förbiser utskottet ingalunda, att en invändning kan resas med hänsyn till det förhållandet, att en dylik lagstiftning måhända skulle vara ägnad — — — — styrka.

Vid granskningen — — — — försäkringsgivare.

Enligt utskottets mening föreligga emellertid starka skäl för att staten redan från början skulle deltaga i trafikförsäkringsrörelsen, åtminstone i den omfattning som i herr Möllers motion föreslagits. De principiella betänkligheter mot ett statsengagemang på detta område, som anförts av reservanten inom riksförsäkringsanstalten, kunna visserligen ingiva en viss tvekan rörande lämpligheten av dylik statsdrift, men utskottet har dock icke funnit dessa betänkligheter böra tilläggas sådan vikt, att statens deltagande i trafikförsäkringen redan på grund därav borde vara uteslutet. Starka sannolikhetsskäl synas tala för den uppfattningen, att därest en statsanstalt upptog trafikförsäkringsrörelse, detta skulle vara till fördel för försäkringstagarna och för de skadelidande. En grundlig och allsidig utredning på denna punkt skulle säkerligen ge vid handen, att försäkringskostnaderna kunde nedbringas, därest en för ändamålet lämpad statsanstalt engagerades såsom försäkringsgivare, och inga vägande skäl tala emot antagandet att en dylik statsanstalt kunde, när fråga blir om skadereglering, förfara med samma snabbhet som de enskilda bolagen. Den organisation — — — — har icke ansetts i detta sammanhang kunna ifrågakomma. Den av riksförsäkringsanstalten och av departementschefen framförda erinringen, att det automatiska systemet skulle innebära den risken, att riksförsäkringsanstalten skulle få mottaga den minst önskvärda delen av försäkringsbeståndet, synes icke vara sakligt starkt grundad. Om riksförsäkringsanstalten sattes i tillfälle att erbjuda förmånliga försäkringsvillkor, skulle utan tvivel ett mycket stort antal försäkringstagare finna det med sin fördel förenligt att frivilligt träffa försäkringsavtal med anstalten. Den likaledes framförda erinringen, att en statsanstalt icke lämpligen kan driva annan bilförsäkring än ansvarighetsförsäkring, kan icke heller tillmätas avgörande betydelse, då man här endast har att göra med ett antagande, som måhända skulle visa sig ohållbart, därest saken gjordes till föremål för en grundlig och förutsättningslös utredning.

Det har synts utskottet mindre välbetänkt att nu acceptera den anordning, som i den kungl. propositionen förutsättes, men samtidigt öppna vissa möjligheter för riksförsäkringsanstaltens framtida »inkoppling» i systemet på det sätt och i den omfattning, som föreslås i hr Möllers motion. Om försäkringen från början omhändertages enbart av enskilda försäkringsanstalter under statens kontroll, kan man nämligen förmoda, att dessa enskilda försäkringsgivare vinna sådant försprång, att en framtida konkurrens emellan dem och riksförsäkringsanstalten bleve för den sistnämnda partens vidkommande väsentligen försvårad. Vill man till försäkringstagarnas favör vinna de fördelar, som enligt all sannolikhet skulle härflyta ur ett arrangemang med staten som försäkringsgivare, torde det bli nödvändigt att redan från början ge riksförsäkringsanstalten den plats i systemet, som i herr Möllers motion föreslagits. Detta kan emellertid, enligt utskottets förmenande, icke ske med mindre dessförinnan vissa överväganden och utredningar skett till komplettering av de utredningar, som redan verkställts inom riksförsäkringsanstalten. Vid sådant förhållande har utskottet icke funnit annan framkomlig utväg än att nu avstyrka

bifall till den kungl. propositionen, men hemställa, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning i nyss antydda syften. I samband härmed bör även övervägas, huruvida staten lämpligen kan övertaga och bedriva såväl den här ifrågavarande försäkringen som all annan motorförsäkring. Om en dylik utredning utan dröjsmål igångsättes, bör densammas resultat kunna föreligga i så god tid, att ett på detsamma grundat förslag kan föreläggas nästa års riksdag till antagande.

En annan fråga — — — — — omfattas av försäkringen. En snabb och tillfredsställande lösning av detta problem försvåras därutav, att någon statistisk erfarenhet icke föreligger till ledning för bedömandet av den ökning i risken, som olyckshändelsernas indragande under försäkringen skulle medföra. Förmämligast av detta skäl har utskottet icke redan nu ansett sig böra söka i det föreliggande kungl. förslaget inarbeta bestämmelser, ägnade att tillgodose det här ifrågavarande önskemålet. Emellertid bör det, enligt utskottets mening, icke vara omöjligt att under loppet av några månader hopbrunga det oundgängligen erforderliga statistiska materialet, varefter spörsmålet om försäkringspliktens utvidgning till att jämväl omfatta viss kategori av de rena olycksfallen, borde kunna föreläggas nästa riksdag i samband med det nya förslag i själva huvudfrågan, som då torde kunna föreligga. Därest icke — — — — — andra fall.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet 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 kan föranleda;

B) att riksdagen — — — — — föranleda;

C) att de — — — — — och B).

2) av herrar *Klefbeck* och *Lindqvist* i Halmstad, vilka, med instämmande i huvudsak av herr *Olsson* i Mellerud, anförde:

Inom utskottet hava vi yrkat bifall i princip till herr Möllers i motionen I:245 framställda 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. Vi hava ock hemställt, att utskottet skulle inhämta yttrande av riksförsäkringsanstalten över herr Möllers motion och en i anledning därav upprättad promemoria, angivande de ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, som vi ansett böra vidtagas för genomförande av det automatiska systemet. Denna vår hemställan har utskottet emellertid icke biträtt. Med hänsyn till den avväsande hållning utskottet sålunda intagit mot försäkringens organisation enligt det automatiska systemet, har det icke varit möjligt att få till stånd en sådan granskning av ett i ämnet upprättat lagförslag, däri det automatiska systemet upptagits, att vi ansett oss böra hemställa till riksdagen om förslagets antagande.

Under sådana omständigheter och då ett uppskov med frågans lösning skulle medföra allvarliga olägenheter, hava vi funnit oss böra i utskottet rösta för yrkandet om bifall i huvudsak till Kungl. Maj:ts förslag.

I syfte att främja den lösning av organisationen, som vi anse vara den lyckligaste, komma vi emellertid att vid ärendets prövning i kamrarna hemställa om ärendets återförvisning till utskottet. För att giva en uppfattning om de jämförelsevis små ändringar i lagtexten, som synas påkallade av det automatiska systemet, tillåta vi oss här nedan återgiva förut omförmälda lagförslag. Detta upptager allenast sådana ändringar, som betingas av nämnda system. Såvitt vi kunna finna, äro några ändringar icke erforderliga i annat lagförslag än förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon. I vad mån beträffande förslaget detaljer olika uppfattning råder mellan oss och utskottet har icke angivits i nedan intagna förslag utan kommer detta att omnämnas vid de särskilda paragraferna. Berörda lagförslag är av följande innehåll.

L a g

om trafikförsäkring å motorfordon.

1 §.

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

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

2—5 §§.

Lika med utskottet.

6 §.

Trafikförsäkring äger rum i riks försäkringsanstalten, därest ej försäkring tagits i försäkringsanstalt, som erhållit Konungens tillstånd att meddela sådan försäkring.

Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är pliktig att på begäran meddela trafikförsäkring. Utan hinder av vad sålunda stadgas må dock i anstalts bolagsordning kunna föreskrivas, att endast de, som tillhöra viss yrkesgrupp eller äro bosatta inom visst område, skola erhålla försäkring hos anstalten.

6 a §.

Trafikförsäkring i enskild anstalt skall tagas för kalenderår samt ej träda i kraft förrän vid början av kalenderåret näst efter det, under vilket försäkringsavtalet träffats, dock att beträffande motorfordon, som under löpande kalenderår första gången brukas i trafik här i riket, ävensom i fall som i 10 § sägs, försäkring må tagas för återstoden av året.

7 §.

Innan *enskild* försäkringsanstalt må börja drivandet av trafikförsäkringsrelse, skall anstalten till försäkringsinspektionen ingiva uppgift å de premie-

satser, som anstalten har för avsikt att, där ej särskilt skäl till avvikelse föreligger, tillämpa för trafikförsäkringen. Indelningen i riskklasser skall anordnas i anslutning till formulär, som fastställas av försäkringsinspektionen.

Vidtager *enskild* försäkringsanstalt ändring i de uppgivna premiesatserna, eller har anstalten för försäkring beräknat högre premie än den till försäkringsinspektionen ingivna premieuppgiften föranleder, skall åtgärden jämte anledningen därtill genast anmälas hos inspektionen.

8 §.

Iakttager *enskild* försäkringsanstalt, som driver trafikförsäkringsrörelse, icke tillbörlig sparsamhet i fråga om omkostnaderna för rörelsen,

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

eller brister anstalten i fullgörande av sina förbindelser enligt denna lag, eller förekommer eljest allvarlig anmärkning mot anstaltens trafikförsäkringsverksamhet,

göre försäkringsinspektionen anmälan därom hos Konungen, som, där så prövas erforderligt, förelägger anstalten att inom viss tid vidtaga åtgärder för rättelses vinnande eller återkallar dess tillstånd att meddela trafikförsäkring.

9 §.

Premie för trafikförsäkring skall bestämmas till belopp, som prövas vara erforderligt för täckande av den risk, som försäkring avser, med tillägg av ett belopp, motsvarande omkostnaderna för försäkringen och, i fråga om försäkring i enskild anstalt, även skälig vinst.

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

10 §.

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

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

11 och 12 §§.

Lika med utskottet.

13 §.

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

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

14—17 §§.

Lika med utskottet.

18 §.

Har avtal om trafikförsäkring efter uppsägning eller eljest upphört under löpande kalenderår, är försäkringsgivaren ändå gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat före kalenderårets utgång.

19 och 20 §§.

Lika med utskottet.

21 §.

Kan, då skada timat i följd av trafik med motorfordon, ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäkring, en för alla och alla för en gent emot den, som lidit skada, ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad.

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

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

22—26 §§.

Lika med utskottet.

27 §.

Konungen äger att vid meddelande av tillstånd åt försäkringsanstalt att driva trafikförsäkringsrörelse föreskriva de villkor och bestämmelser, som utöver de i denna lag givna prövas nödiga, så ock att eljest meddela de särskilda föreskrifter i fråga om tillsyn å sådana anstalter, som finnas erforderliga, *ävensom utfärda de närmare bestämmelser, som finnas erforderliga beträffande såväl dylika anstalters som riksförsäkringsanstaltens handhavande av trafikförsäkring.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1930.

För skada i följd av händelse, som inträffat före den 1 januari 1931, varde i fall som i 21 § avses ansvarigheten försäkringsanstalterna emellan fördelad i förhållande till premieinkomsten under tiden från lagens ikraftträdande till utgången av den kalendermånad, under vilken händelsen inträffade.

vidkommande förslaget till lag om trafikförsäkring å motorfordon:

vid 11 §

1) av herrar *Akerman, Klefbeck* och *Olsson* i Mellerud, vilka yrkat bifall till Kungl. Maj:ts förslag oförändrat;

2) av herr *Lindqvist* i Halmstad, som anförde:

I likhet med herrar *Akerman, Klefbeck* och *Olsson* i Mellerud har jag ansett den av utskottet här föreslagna ändringen opåkallad. Vidare har det i propositionen bestämda försäkringsbeloppet av 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person synt mig för lågt och, på sätt riksförsäkringsanstalten beträffande fjolårets förslag ifrågasatt, förordar jag beloppets höjning till 35,000 kronor. Enligt min mening bör följaktligen paragrafens första stycke erhålla följande lydelse:

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