

Nr 14.

Ankom till riksdagens kansli den 4 mars 1943 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion angående överförande av trafikförsäkrings- och automobilförsäkringsverksamheten till riks-försäkringsanstalten.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 196, vilken behandlats av första lagutskottet, ha herrar *Witzell* och *Lindén* hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag i så god tid, att det kan föreläggas 1944 års riksdag, om överförande av trafikförsäkrings- och automobilförsäkringsverksamheten till riks-försäkringsanstalten.

Beträffande de skäl som legat till grund för motionärernas hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till motionen.

I 1 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon stadgas, att å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, skall finnas trafikförsäkring. Enligt 6 § samma lag må trafikförsäkring, förutom av anstalt, som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt, som därtill erhållit Konungens tillstånd. Meddelat tillstånd kan återkallas (8 §). Konungen äger fastställa belopp, vartill premier för trafikförsäkring högst må sättas (9 §).

Någon statlig anstalt för bedrivande av trafikförsäkringsverksamhet har icke inrättats, utan denna verksamhet omhänderhaves på grund av meddelade koncessioner av 32 enskilda försäkringsbolag, varav 27 svenska och 5 utländska. Rörande beräkningen av premier och omkostnader samt försäkringsbolags rätt till vinst å nämnda verksamhet äro i koncessionerna för försäkringsbolagen meddelade särskilda bestämmelser.

Vid nyssnämnda lags tillkomst var frågan, huruvida trafikförsäkringsverksamheten borde helt eller delvis omhänderhavas av en statlig anstalt, föremål för särskilt övervägande.

Sedan 1925 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhållit om utredning och förslag rörande införande av obligatorisk trafikförsäkring, förelade Kungl. Maj:t 1928 års riksdag en proposition (nr 201) med förslag till lagstiftning i ämnet.

I utlåtande (nr 42) över propositionen anförde första lagutskottet bland annat följande:

Då den föreslagna försäkringen vore av obligatorisk karaktär, måste staden i möjligaste mån tillse, att å de försäkringspliktiga icke lades andra ut-

gifter än sådana, som vore erforderliga för att täcka oundgängligen nödiga kostnader för försäkringen. Sett ur denna synpunkt lämnade förslaget rum för allvarliga erinringar. Någon utredning om försäkringens bedrivande av riksförsäkringsanstalten hade icke verkställts, och för utskottet vore det följaktligen icke möjligt att därom framlägga förslag.

Utskottet hemställde, att propositionen icke måtte av riksdagen bifallas. Reservation anmäldes emellertid av sex ledamöter av utskottet, vilka yrkade bifall till propositionen med viss ändring.

Utskottets hemställan godkändes av andra kammaren, varemot första kammaren anslöt sig till reservationen. Frågan hade alltså förfallit.

Sedan Kungl. Maj:t därefter anbefallt riksförsäkringsanstalten att inkomma med utredning dels huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse 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, avgav riksförsäkringsanstalten den 1 oktober 1928 utlåtande.

Vidkommande frågan om de olika former, under vilka anstalten kunde tänkas medverka till trafikförsäkringens genomförande, framhöll riksförsäkringsanstalten beträffande till en början det i remisskrivelsen först nämnda alternativet — försäkringens omhändertagande av anstalten ensam — huvudsakligen:

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

Beträffande det andra i remisskrivelsen ifrågasatta alternativet — riks-försäkringsanstalten jämte enskilda försäkringsanstalter såsom bärare av trafik-försäkringen — anförde riks-försäkringsanstalten i huvudsak följande:

Man kunde tänka sig antingen riks-försäkringsanstaltens jämställande med de enskilda anstalterna i så måtto, att försäkring i anstalten gällde endast för såvitt avtal härom träffats, eller ock ett system med automatisk försäkring i riks-försäkringsanstalten, därest avtal icke träffats med enskild försäkrings-anstalt. Det först antydda systemet kunde riks-försäkringsanstalten så mycket mindre förorda, som dess genomförande förutsatte, att anstalten förvärvade en särskild agentorganisation för anskaffning av försäkringar. De ombud, som anstalten för närvarande förfogade över, vore i ett ej ringa antal fall mindre lämpade för en verksamhet av nu ifrågavarande slag. Vad åter an-ginge systemet med automatisk försäkring i riks-försäkringsanstalten i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknats, hade detta system i viss mån sin motsvarighet i den obligatoriska olycksfallsförsäkringens nu-varande organisation. Beträffande denna organisationsform, tillämpad på en trafikförsäkring av föreslagen art, kunde i viss utsträckning samma synpunk-ter anföras som framhållits rörande en monopoliserad försäkring. För att emellertid beträffande premiesättning och skadereglering samma fördelar skulle kunna vinnas torde det bliva nödvändigt träffa vissa anordningar i syfte att garantera tillämpning av likartade principer i förevarande avseenden inom de olika försäkringsanstalterna.

Enligt av riks-försäkringsanstalten gjorda beräkningar skulle genomföran-det av ett system med automatisk trafikförsäkring i anstalten föranleda en ökning av anstaltens förvaltningskostnader med i runt tal 500,000 kronor, me-dan anstaltens årliga förvaltningskostnad för omhänderhavande av trafik-försäkringsverksamheten i dess helhet av anstalten beräknats till i runt tal en miljon kronor. Anstalten hade vid beräkningarna utgått från ett motor-fordonsbestånd av 200,000 fordon.

Riks-försäkringsanstaltens utlåtande var icke enhälligt. En av anstaltens ledamöter avstyrkte i särskilt yttrande, att trafikförsäkringens handhavande förlades till anstalten, samt framhöll därvid bland annat:

Frågan, huruvida och i vad mån ersättning borde utgå, komme antagligen jämförelsevis ofta 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 ef-terlevnad och beivrande av förseelser mot dem, likasom givetvis gentemot ersättningsanspråk från den som lidit kroppsskada. För riks-försäkringsanstal-ens ställning och arbetsuppgifter på den sociala försäkringens område lika-som för det förtroende, varav den därvid vore i stort behov, kunde det med-föra menliga följder att under de omständigheter och i den omfattning, var-om här vore fråga, inträda i sådan partställning, som kunde befaras bli nöd-vändig.

Med anledning av riks-försäkringsanstaltens utlåtande ingåvos till justitie-departementet särskilda framställningar från dels Kungl. Automobilklubben och Motormännens Riksförbund dels ock 28 försäkringsbolag, som drevo automobilförsäkring.

Motororganisationerna förklarade, att om riks-försäkringsanstalten skulle driva trafikförsäkring, den enda tänkbara formen syntes dem vara att an-

stalten dreve rörelsen jämsides med andra försäkringsföretag, samt framhöllo vidare bland annat:

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

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

Försäkringsanstalterna uttalade sig i samma riktning som motororganisationerna samt framhöllo, att anstaltens kostnadsberäkningar syntes väl opti- mistiska.

Kungl. Maj:t förelade härefter 1929 års riksdag proposition (nr 99) med förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon m. m.

I propositionen anförde föredragande departementschefen bland annat följande:

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

talet och därtill de minst önskvärda försäkringstagarna. Den enda utvägen att undvika detta vore att hålla lägre premier än de enskilda bolagen, men att riksförsäkringsanstalten under angivna betingelser, i allt fall med det betydande försprång, de 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 riksförsäkringsanstaltens förmåga att genom från anstaltens synpunkt skäligen premier draga till sig en betydande del av försäkringsstocken, är det å andra sidan fara värt, att det automatiska systemet skall föranleda en anhopning hos riksförsäkringsanstalten av de sämsta riskerna — bland annat skulle ju automatiskt övertagas alla försäkringar, som på grund av underlåten premiebetalning förfölle hos de enskilda bolagen. Det är därför icke uteslutet att det automatiska systemet med en i förhållande till riksförsäkringsanstaltens försäkringsstock dyrbar förvaltningsapparat så långt ifrån skulle verka som en regulator å premiesättningen att det fastmera kunde bidra till en höjning av premierna eller i allt fall utgöra ett försvar för deras utgående med förhandenvarande belopp. I detta sammanhang må erinras, att riksförsäkringsanstalten räknat med en ökning av anstaltens förvaltningskostnader vid införandet av automatisk trafikförsäkring på 500,000 kronor, vartill komme kostnaden för länsstyrelsernas ökade arbete. Det torde lätt inses, att det erfordras en betydande försäkringsstock för att dessa utgifter utan alltför kännbara olägenheter skola kunna påföras anstaltens försäkringstagare. Med den automatiska försäkringen hos riksförsäkringsanstalten följer ytterligare, att försäkringen måste tecknas för kalenderår, vilket för försäkringstagaren kommer att medföra mycken olägenhet. Slutligen bör synnerlig vikt fästas vid de principiella betänkligheter mot försäkringens bedrivande överhuvud taget av staten eller statlig anstalt, som resservanten 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 anledning av propositionen väcktes inom första kammaren av herr Möller en motion (nr 245), i vilken hemställdes 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 skilde sig från Kungl. Maj:ts i främsta rummet därigenom att medan enligt Kungl. Maj:ts förslag trafikförsäkringsrörelse icke skulle drivas av statsanstalt, ehuru lagen icke lade hinder i vägen därför, herr Möllers förslag innebar införande av ett system med automatisk försäkring i riksförsäkringsanstalten, så att i sådana fall, där försäkring i enskild försäkringsanstalt ej tecknades, försäkring automatiskt skulle vara gällande i riksförsäkringsanstalten.

Första lagutskottet, som avgav utlåtande (nr 14) i ärendet, anförde bland annat följande:

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

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 reservanthen inom riksförsäkringsanstalten framhållit, äro ägnade att ingiva en viss tvekan rörande lämpligheten överhuvud av statsdrift å detta område. Nämn- da betänkligheter har utskottet likväl icke funnit äga den vikt, att statens deltagande i trafikförsäkringen på grund därav borde vara uteslutet. Utskot- tet har emellertid icke känt sig övertygat om, att därest en statsanstalt upp- toge trafikförsäkringsrörelse, detta obetingat skulle vara till fördel för för- säkringslagarna och för de skadelidande. Det är ingalunda klart, vare sig att försäkringskostnaderna skulle bliva 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 åsyftar, är den av herr Möller i motionen I: 245 förordade eller försäkringens anordnande i riks- försäkringsanstalten enligt det automatiska systemet, så att alla, som ej teck- nat försäkring i enskilda anstalter, äro automatiskt försäkrade i riksförsäk- ringsanstalten — en statlig monopolisering av försäkringen eller en automa- tisk 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 ut- skottet 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 om- fattar 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 ta- riffer utgör 254 kronor för år vid femårsförsäkring med årlig premiebelat- ning, 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, in- nebärande att ersättning för dylik skada intill visst belopp lika fördelas mellan vederbörande anstalter. Då riksförsäkringsanstalten icke komme att deltaga 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 ansvarig- hetsförsäkrad bil, hänfördes, i stället för till vagnskadeförsäkringen, till tra- fikförsäkringen. 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.

Utskottet tillstyrkte Kungl. Maj:ts förslag med vissa ändringar, som ej äro av intresse för den nu föreliggande frågan.

Tre reservanter hemställde, att riksdagen måtte avslå propositionen och anhålla om förnyad utredning rörande trafikförsäkringens organisation.

Riksdagen beslöt såvitt angår den nu behandlade frågan i enlighet med utskottets hemställan.

Sedan försäkringsinspektionen i skrivelse den 21 december 1936 hemställt om utredning angående försäkringsverksamheten, tillkallades enligt av Kungl. Maj:t den 22 januari 1937 meddelat bemyndigande sakkunniga, *1937 års försäkringsutredning*, för att verkställa en sådan utredning. Enligt direktiven för utredningen skulle denna avse att belysa och enligt sunda försäkringsrättsliga principer tillrättalägga samtliga de spörsmål, som vore av betydelse på försäkringsväsendets område.

I ett den 12 november 1938 avgivet utlåtande över *1937 års trafikförsäkringssakkunnigas* betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar upptog försäkringsinspektionen frågan huruvida förvaltningskostnaderna för trafikförsäkringsverksamheten skulle kunna nedbringas genom en radikalt förenklad organisation. Inspektionen anförde härom bland annat följande:

Inspektionen har härvid saknat anledning att till diskussion upptaga andra lösningar av sistnämnda fråga än sådana, där de privata försäkringsföretagen fortfarande skola behålla brand-, stöld- och vagnskadeförsäkring (kaskoförsäkring). De alternativ för en förändrad organisation, som med denna utgångspunkt närmast synas kunna komma i fråga, äro antingen en avsevärd minskning av antalet trafikförsäkringsanstalter eller överförande av trafikförsäkringen till en centralanstalt.

Vad det andra alternativet beträffar synas följande synpunkter vara förtjänta av beaktande.

Betraktar man uteslutande trafikförsäkringen och bortser man från de övergångssvårigheter, som förorsakas av att en genomförd organisation redan existerar, är det uppenbart, att trafikförsäkringens överförande till en centralanstalt skulle kunna medföra avsevärda besparingar beträffande sådana förvaltningskostnader, som icke avse skaderegleringen, men även beträffande skaderegleringsarbetet torde härigenom vissa besparingar kunna ernås samtidigt med att bättre förutsättningar för en enhetlig skadereglering skapas. — — — I varje fall, borde en centralisering kunna medföra betydande förenklingar i fråga om registrering, premiedebitering och uppörd.

Vad beträffar systemet med en statlig centralanstalt för trafikförsäkring, är att märka, att även om detta skulle leda till väsentligt lägre sammanlagda löpande förvaltningskostnader för automobilförsäkringsbranscherna än nuvarande system, återstår att bedöma de övergångskostnader man har att räkna med, om de nuvarande anstaltens koncession för trafikförsäkring indrages. Det torde nämligen ej gärna kunna förutsättas, att en dylik indragning finge ske utan att den personal, som härigenom skulle förlora sin anställning inom branschen, övergångsvis erhöle skäligt ekonomiskt vederlag härför. Det framgår av de senast verkställda monopolutredningarna på andra områden (exempelvis beträffande brännoljemonopol i statens offentliga utredningar 1936: 45), att man bör hava att räkna med avsevärda individuella ersättningsbelopp, varför det torde vara motiverat att förutsätta betydande övergångskostnader vid genomförande av ifrågavarande system.

Genom beslut den 12 januari 1940 förordnade chefen för handelsdepartementet, att arbetet inom *försäkringsutredningen* tills vidare skulle anstå och återupptagas först efter departementschefens bestämmande.

I en vid 1941 års riksdag väckt motion (II: 22) hemställdes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte göra framställning om en allsidig utredning rörande den privata försäkringsverksamheten och statens övertagande av densamma samt framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I utlåtande (nr 14) över motionen anförde första lagutskottet:

Försäkringsväsendet är för det moderna samhället av synnerligen stor betydelse, icke minst ur social synpunkt. Det är sålunda naturligt att medverkan från statens sida vid försäkringsverksamhetens bedrivande funnits påkallad. I fråga om olycksfallsförsäkring medverkar staten i den formen att försäkring kan ske i en statlig anstalt, riksförsäkringsanstalten. Beträffande den av enskilda företag bedrivna försäkringsverksamheten utövar staten genom försäkringsinspektionen en fortlöpande tillsyn. Motionärerna ha nu till behandling upptagit spörsmålet om statens övertagande av all försäkringsrörelse och förorda en allsidig utredning i ämnet. För bedömande av hithörande frågor erfordras bland annat ett klarläggande av den nu bedrivna försäkringsverksamhetens organisation samt av de uppnådda resultatet på olika områden. Den år 1937 tillsatta försäkringsutredningen avsåg, enligt de utfärdade direktiven, att belysa och enligt sunda försäkringsrättsliga principer tillrättalägga samtliga de spörsmål, som äro av betydelse på försäkringsväsendets område. Utredningen har redan verkställt särskilda undersökningar och insamlat material, ägnat att belysa olika spörsmål. Av besparingsskäl har visserligen utredningen genom beslut i januari 1940 förklarats skola vila tills vidare. Arbetet torde emellertid komma att återupptagas så snart omständigheterna medgiva det. Då utredningen slutförts, torde en bättre grundval föreligga för ett ställningstagande till det av motionärerna upptagna, mera omfattande utredningsspörsmålet om försäkringsväsendets förstatligande. Med hänsyn till det nu rådande allmänna läget synes skäl icke föreligga för ett initiativ från riksdagen rörande detta spörsmål.

På grund av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 20 november 1942 har chefen för handelsdepartementet tillkallat utredningsmän för att, med vissa ändringar i direktiven, återupptaga försäkringsutredningens arbete. De för det fortsatta arbetet gällande direktiven synas icke innefatta något uppdrag åt utredningsmännen att taga frågan om försäkringsväsendets förstatligande under övervägande.

I den nu förevarande motionen anföres bland annat följande:

De sammanlagda förvaltningskostnaderna för hela trafik- och automobilförsäkringsverksamheten i Sverige utgöra under sjuårsperioden 1935/41 i medeltal per år mer än sex miljoner kronor. Riksförsäkringsanstalten ansåg sig 1928 kunna driva hela trafikförsäkringsverksamheten i riket med ett antaget antal fordon av 200,000 för en årlig förvaltningskostnad av en miljon kronor. Den obligatoriska arbetarolycksfallsförsäkringen i riksförsäkringsanstalten med dess mångdubbelt fler försäkrade och större antal skadefall per år drar i förhållande till premieinkomsten endast omkring 10 procent i förvaltningskostnader. Man synes ha rätt antaga, att trafik- och automobilförsäkringens överförande till riksförsäkringsanstalten skulle komma att medge en premiereduktion av mer än 20 procent.

Såväl riksförsäkringsanstalten som försäkringsinspektionen ha, som av det tidigare anförda framgår, framhållit olägenheten av en uppdelning av trafikförsäkringen och automobilförsäkringen på olika organ. Beträffande trafikförsäkringen torde i själva verket i och för sig intet kunna anföras för att densamma i fortsättningen skall bedrivas av 32 konkurrerande bolag. Lika väl kunde man då påyrka att t. ex. kronoskatten och automobilskatten skulle förpaktas till 32 enskilda bolag, att i konkurrens med varandra mot vederlag i provision inkasseras. Det enda som kan sägas till förmån för det nuvarande systemet skulle då vara, att om staten bedriver trafikförsäkringen och privata bolag automobilförsäkringen, så uppstå onödigt dubbelarbete och onödiga kostnader. För automobilförsäkringens bibehållande på privata händer talar åter endast försäkringsbolagens rätt till fri yrkesutövning. Det synes emellertid som om försäkringsbolagens intresse härvidlag måste stå tillbaka för samhällets intresse. Det är ett samhällsintresse att motorfordonstrafiken icke belastas med onödiga utgifter, och det är ett samhällsintresse att de som genom samhällets försorg tillförsäkrats försäkringsskydd icke vid dess utkrävande skola möta i och för sig ovidkommande affärsintressen. Den obligatoriska arbetarolycksfallsförsäkringen visar i sistnämnda avseende vägen. Här finnas erfarenheter till förfogande, som icke kunna misstolkas.

Försäkringsinspektionen framhöll på sin tid, att möjligen avsevärda övergångskostnader komme att uppstå vid överförandet av verksamheten i statens regi. Man hade att förutse att personal under en övergångstid komme att bli arbetslös. På grund av den stora minskningen i trafik- och automobilförsäkringsverksamheten, som inträtt i och med att biltrafiken på grund av kriget nedskurits, har redan en avsevärd minskning av den i verksamheten sysselsatta personalen skett. Härtill kommer, att någon arbetslöshet icke finnes utan tvärt om brist på arbetskraft på alla områden. Tidpunkten är alltså ur denna synpunkt exceptionellt gynnsam. Väntar man med åtgärder till efter krigets slut, blir tillfället ur denna synpunkt försuttet. Då hinner motortrafiken åter expandera och verksamheten och antalet sysselsatta att mångdubblas.

Utskottet. Med förevarande motion åsyftas att få till stånd en överflyttning å riksförsäkringsanstalten av den här i riket bedrivna trafikförsäkrings- och automobilförsäkringsverksamheten, vilken för närvarande omhänderhaves av enskilda försäkringsanstalter under statlig kontroll.

Såsom av utskottets redogörelse framgår, ha år 1937 sakkunniga tillkallats för verkställande av en utredning, som enligt de utfärdade direktiven avsåg att belysa och enligt sunda försäkringsrättsliga principer tillrättalägga samtliga de spörsmål som äro av betydelse på försäkringsväsendets område. Utredningen, som genom beslut i januari 1940 förklarats skola vila tills vidare, har därefter återupptagits endast beträffande vissa spörsmål som ej äga samband med den nu förevarande frågan. Det torde emellertid kunna förväntas att det av besparingsskäl avbrutna arbetet på en allmän utredning rörande försäkringsverksamheten kommer ått återupptagas så snart omständigheterna det medgiva. I detta sammanhang synes den nu behandlade frågan lämpligen kunna bliva föremål för övervägande. Däremot har utskottet med hänsyn till tidsläget icke ansett sig kunna tillstyrka, att riksdagen, såsom motionärerna föreslagit, hos Kungl. Maj:t hemställer om en särskild utredning rörande frågan om trafikförsäkrings- och automobilförsäkringsverksamhetens förstatligande.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion, II: 196, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 4 mars 1943.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit
från första kammaren: herrar *Schlyter, Gärde, Branting, Eskhult*, Brandt, Ahlkvist, Siljeström* och *Lodenius*;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist, Gezelius, Hedlund* i Östersund*, *Olsson* i Mellerud*, *Berg, Lindberg* i Stockholm, *Werner* och *Nilson* i Eskilstuna*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.