



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:26
HANDELSDEPARTEMENTET



1945 ÅRS FÖRSÄKRINGSUTREDNING

II

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

LAG OM TRAFIKFÖRSÄKRING

M. M.

S T O C K H O L M

1 9 4 9

Statens offentliga utredningar 1949

Kronologisk förteckning

1. Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. Idun. 303 s. Jo.
2. Norrlandskommitténs principbetänkande. Andra delen. Särskilda utredningar. Idun. 194 s. Jo.
3. Norrlandskommitténs principbetänkande. Tredje delen. Utlåtanen och förslag i vissa frågor. Idun. 163 s. Jo.
4. Utredning med förslag om lösdriivarlagens upphävande m. m. Marcus. 213 s., bil. 1 73 s., bil. 2 106 s. I.
5. Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. Beckman. 122 s. K.
6. Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning angående skyddsarbetets organisation m. m. Marcus. 140 s. Ju.
7. Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. Beckman. 80 s. S.
8. Betänkande angående förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. Norstedt. 105 s. Ju.
9. 1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande angående beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. Marcus. 168 s. Fi.
10. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras räkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. Beckman. 45 s. K.
11. Betänkande om sinnesslövrården. Katalog och Tidskriftstryck. 248 s., 1 karta. I.
12. Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. Idun. 94 s. S.
13. 1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. Beckman. 83 s. Fi.
14. Bilagor till 1942 års järnvägskostnadsutrednings betänkande. Produktions- och kostnadsstrukturen i statens järnvägar. Promemorior. Av A. Sjöbe Beckman. 269 s. K.
15. P. M. med synpunkter på det svenska långtidsspargrammet. I anslutning till OEEC:s interimrapport Beckman. 23 s. H.
16. Promemorior över preliminär utredning rörande i fälsrekryteringen inom försvaret. Beckman. 75 s. I.
17. Betänkande med förslag till lag om registrera föreningar m. m. Idun. 277 s. Ju.
18. Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. Ki ström. 265 s., 16 pl. II.
19. 1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. Utredning med förslag till lagstiftning rörande t fälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. arbeten. Idun. 190 s., 26 pl. S.
20. Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. Marcus. XLVIII, 390 Ju.
21. Svensk hamnbyggnadspolitik. Marcus. 318 s. K.
22. Betänkande rörande gallring av handlingar hos vid av försvarets myndigheter. Hæggström. 232 s. F.
23. Lagberedningens utlåtande angående lagstiftning om gräns mot allmänt vattenområde. Norstedt. 28 s. I.
24. Kommunallagskommitténs betänkande 2 med förslag till ändrade bestämmelser om ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. Idun. s. I.
25. 1945 års försäkringsutredning. 1. Principbetänkande rörande försäkringsväsendet. Norstedt. 220 s. H.
26. 1945 års försäkringsutredning. 2. Betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring. Norstedt. 160 s.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsbokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet. Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:26
HANDELSDEPARTEMENTET



1945 ÅRS FÖRSÄKRINGSUTREDNING

II

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

LAG OM TRAFIKFÖRSÄKRING

M. M.

STOCKHOLM 1949

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

480742



1952 THE POLYMER JOURNAL

II

RESEARCH

LAG OM TRYKFORSKNING

M. M.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Innehållsförteckning	3
Skrivelse till Statsrådet	5

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

<i>Förslag till lag om trafikförsäkring m. m.</i>	7
Inledande bestämmelse 1 §	7
Avdelning 1. Om trafikförsäkring 2—19 §	7
Avdelning 2. Om Trafikförsäkringsbolaget	12
Inledande bestämmelser 20—25 §§	12
Om reservfonder så ock om bolagsstämmas rätt att förfoga över bolagets egendom 26—27 §§	13
Om styrelse, verkställande direktör och firmateckning 28—48 §§	14
Om styrelsens och verkställande direktörens årsredovisning 49—54 §§	20
Om revision 55—61 §§	23
Om bolagsstämma 62—74 §§	25
Om talan mot styrelseledamot, verkställande direktören, revisor eller fullmäktig 75—78 §§	30
Om ändring av bolagsordningen så ock om ändring av livräntegrunderna 79—81 §§	31
Om talan å bolagsstämmobeslut 82—83 §§	32
Om försäkringsfonden så ock om livräntegrunder 84—90 §§	33
Om aktuarie 91 §	36
Om premier och statistik 92—93 §§	36
Om tillsyn 94—103 §§	36
Om frivillig överlåtelse av försäkringsbestånd 104 §	38
Om anskaffning av försäkringsansökningar 105 §	39
Om registrering 106 §	39
Om klagan över försäkringsinspektionens beslut 107 §	39
Om skadestånd 108—111 §§	40
Allmänna bestämmelser 112—119 §§	40
Avdelning 3. Om trafikförsäkringsnämnden 120—122 §§	42
Avdelning 4. Straffbestämmelser 123—129 §§	43
<i>Förslag till lag om införande av lagen om trafikförsäkring m. m.</i>	46
<i>Förslag till bolagsordning för Trafikförsäkringsbolaget</i>	50
<i>Förslag till reglemente för trafikförsäkringsnämnden</i>	53
<i>Om vissa författningsändringar, som föranledas av utredningens förslag</i>	55

ALLMÄN MOTIVERING

	Sid.
<i>Inledning</i>	57
Den nuvarande trafikförsäkringen	57
Organ för handhavande av gemensam ansvarighet s. 60. — Gemensam skaderegleringsnämnd s. 61. — Premiesättningen m. m. s. 62.	
Tidigare utredningar och reformförslag	65
<i>Försäkringsutredningens allmänna synpunkter på trafikförsäkringen</i>	68
<i>Försäkringens organisation</i>	77
Företagsform	77
Skaderegleringsnämnd	81
Motorfordonsförsäkring	82
Verksamhetens organisation	84
Samordning med automobilregisterföringen s. 85. — Decentralisering s. 89.	
Tillsyn	89
Premier	90
Trafikförsäkringspremier i förhållande till körsträcka s. 90. — Bibehållande av nuvarande tarifferingsssystem s. 92. — Skälighetsprincipen s. 94.	
Omorganisationens genomförande	95
<i>Trafikförsäkring å staten och kommun tillhöriga motorfordon</i>	103
Gällande lagstiftning s. 103. — 1937 års trafikförsäkringsakkunniga s. 103. — 1941 års sakkunniga s. 104. — Kungl. brev den 19 oktober 1945 angående försvarets skaderegleringsnämnd s. 106. — Försäkringsutredningen s. 107.	

SPECIELL MOTIVERING

Förslaget till lag om trafikförsäkring m. m.	111
Förslaget till lag om införande av nya lagen om trafikförsäkring m. m.	140

SAMMANFATTNING

Sammanfattning av utredningens förslag	145
--	-----

RESERVATION

Reservation av herrar Johansson m. fl.	148
---	-----

BILAGOR

Skrivelse från försäkringsutredningen till Trafikförsäkringsföreningen, Bilaga A	156
Skrivelse från Trafikförsäkringsföreningen, Bilaga B	157
Faksimil av registerkort till automobilregistret, Bilaga C.	159

Till Statsrådet Kock.

Härmed får 1945 års försäkringsutredning överlämna ett av motiv åtföljt förslag till lag om trafikförsäkring m. m. Såvitt gäller trafikförsäkringens organisation hänvisa undertecknade Johansson, Kristensson och Ljungqvist till gemensam reservation.

Rörande utredningens ledamöter, experter, uppdrag, fortsatta arbete m. m. hänvisas till ett samtidigt överlämnat principbetänkande rörande försäkringsväsendet (SOU 1949: 25).

Stockholm den 15 juni 1949.

VALTER ÅMAN

EMIL AHLKVIST
IVAR JOHANSSON

A. HERMANSSON
FILIP KRISTENSSON

NILS HOLMBERG
GUNNAR LJUNGQVIST

Olof H. Appeltofft Gerhard Grabe

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

of limited the this ... development all on the ...
of the ... in ...
of the ... in ...
of the ... in ...
of the ... in ...
of the ... in ...
of the ... in ...
of the ... in ...

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO

26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40

F ö r s l a g
till
Lag om trafikförsäkring m. m.

Inledande bestämmelse.

1 §.

Yttrycken *fordon*, *motordrivet fordon*, *motorfordon* och *traktor* hava i denna lag samma innebörd som i vägtrafikförordningen.

I denna lag avses med

trafikförsäkring en på avtal grundad eller utan avtal gällande försäkring å motorfordon eller traktor av det innehåll, som i 8 och 9 §§ sägs;

motorfordonsförsäkring en på avtal grundad försäkring å motordrivet fordon mot stöld, brand eller vagnskada eller mot sådan ansvarighet för skada i följd av trafik med fordonet, som icke omfattas av trafikförsäkring;

försäkringstagare ej blott den som ingått avtal om försäkring med det i 2 § angivna bolaget utan jämväl envar annan som på grund av bestämmelse i denna lag är pliktig att erlägga premie för trafikförsäkring.

I motorfordonsförsäkring inbegripes icke ansvarighet för skada å eller förlust av egendom, som befordras med fordonet.

AVDELNING 1.

Om trafikförsäkring.

2 §.

Motorfordon och traktorer, som äro registrerade här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, omfattas av trafikförsäkring enligt denna lag, där ej annat följer av vad i 3 § samt 4 § andra och tredje styckena stadgas.

Trafikförsäkringen äger rum i ett för ändamålet bildat försäkringsbolag, *Trafikförsäkringsbolaget*, och bekostas genom försäkringspremier.

Skyldighet att erlägga premie åvilar ägare av motorfordon eller traktor, som omfattas av trafikförsäkring. Innehar någon sådant fordon på grund av avbetalningsköp, skall premien i stället erläggas av denne. I fall som avses i 4 § första stycket och 5 § första stycket andra punkten skall premien erläggas av den som vid införseln eller utförseln förfogar över fordonet.

Försäkringstagare vare skyldig att till bolaget lämna de uppgifter, som erfordras för bestämmande av premie, ävensom anmäla förhållande, som enligt av bolaget till försäkringstagarna lämnade anvisningar utgör anledning till höjning av premien.

Under färd med fordon, som enligt första stycket omfattas av trafikförsäkring, bör det senast erhållna kvittot å premie för försäkringen medföras å fordonet för att på tillsägelse av polisman uppvisas för denne.

3 §.

Motorfordon eller traktor, som tillhör krigsmakten eller av denna tagits i anspråk med nyttjanderätt, omfattas icke av trafikförsäkringen.

Trafikförsäkringen omfattar ej heller, med mindre avtal därom träffats, motorfordon eller traktor, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område, eller som äges av medlem av konungahuset, utländskt statsöverhuvud, medlem av utländskt regerande furstehus, eller, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet därom förordnar, utlänning, som tillhör utländsk stats härvarande beskickning eller konsulat.

Trafikförsäkringsbolaget är pliktigt att på begäran meddela trafikförsäkring å fordon, som i andra stycket sägs.

Uppstår i följd av trafik med fordon, som avses i första stycket, skada, för vilken staten eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av bolaget, om trafikförsäkring funnits. Motsvarande skyldighet åvilar ägare av fordon, som avses i andra stycket och för vilket trafikförsäkring icke tagits.

4 §.

Motorfordon eller traktor må ej från utlandet införas för brukande i tillfällig trafik här i riket, med mindre till Trafikförsäkringsbolaget erlagts trafikförsäkringspremie för den tid fordonet avses skola här brukas. Sådan premie må vid införseln erläggas genom tullmyndighetens förmedling.

Vad sålunda stadgas gälla icke, där vid införseln företes bevis, att Trafikförsäkringsbolaget i anledning av ansvarighetsförsäkring hos utländsk försäkringsgivare förbundet sig att enligt denna lag ansvara gentemot envar, som i följd av trafiken med fordonet är berättigad till skadestånd.

Har bolaget iklätt sig ansvarighet enligt andra stycket beträffande motorfordon och traktorer, som äro registrerade i visst land, äge generaltullstyrelsen förordna, att dylikt fordon må införas utan erläggande av trafikförsäkringspremie eller företeende av bevis, som i andra stycket avses.

Förbindelse, varigenom bolaget åtagit sig ansvarighet enligt andra eller tredje stycket, skall godkännas av och förvaras hos försäkringsinspektionen.

5 §.

Motorfordon eller traktor, som för brukande i tillfällig trafik införts i riket, må ej utföras med mindre för tullmyndigheten i utförselorten visas, att

trafikförsäkringspremie guldits för tiden till och med utförseldagen eller att i 4 § andra stycket avsedd försäkring alltjämt är gällande. Kan bevis härom ej företes, skall trafikförsäkringspremie gäldas för den tid, för vilken sådan premie ej erlagts eller försäkring, som nyss sagts, ej varit gällande. Sålunda felande premie må erläggas genom tullmyndighetens förmedling.

Vad i första stycket stadgas gälla ej fordon, som avses i 4 § tredje stycket.

6 §.

Å fordon, som avses i 3 §, äger vad i 4 och 5 §§ stadgas icke tillämpning.

7 §.

För utförande av de åligganden, som enligt 4 och 5 §§ åvila tullmyndighet, må särskild ersättning ej uttagas.

De närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpningen av vad i nämnda paragrafer stadgas, meddelas av generaltullstyrelsen.

8 §.

Trafikförsäkringen berättigar den, som på grund av skada i följd av trafik med motorfordon eller traktor här i riket enligt lag äger rätt till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av bolaget. För försäkringstagaren gäller trafikförsäkringen, i den mån bolaget ej gjort förbehåll enligt 10 § eller i avtal om trafikförsäkring enligt 3 §, mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

Trafikförsäkringen omfattar icke skada å fordonet eller å egendom, som befordras med fordonet, ej heller skada å föraren av fordonet, med mindre försäkringstagaren är ansvarig för skadan, eller å person, som färdas med fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom.

Har bolaget genom ömsesidig överenskommelse med trafikförsäkringsorganisation i främmande land åtagit sig att, enligt i det landet gällande bestämmelser, ansvara för skada i följd av tillfällig trafik därstädes med här i riket registrerade motorfordon eller traktorer, innefattar trafikförsäkringen även ansvarigheten för sådan skada, under förutsättning att bolagets åtagande avser skadestånd i minst den omfattning, som stadgas i denna lag.

9 §.

I fråga om skada å egendom är bolagets ansvarighet begränsad till skadestånd om tillhoppa tjugutusen kronor för varje händelse, som medför sådan skada.

10 §.

I de bestämmelser, som avses i 25 §, må bolaget intaga förbehåll om rätt att av försäkringstagare söka åter vad bolaget utgivit i anledning av skada, som denne framkallat av uppsåt eller grov vårdslöshet.

I bestämmelserna må jämväl intagas annat förbehåll, som kan anses över-

ensstämma med god försäkringspraxis och som icke grundas på att försäkringstagare lämnat oriktig uppgift om förhållande av betydelse för bestämmande av premie eller underlåtit att uppgiva sådant förhållande eller uraktlåtit att erlägga förfallen premie.

Annat förbehåll än ovan sägs må ej åberopas av bolaget.

Har försäkringstagare icke påförts premie eller har premie påförts honom med för lågt belopp, må oguldet premiebelopp icke uttagas för längre tid tillbaka än fem år, räknat från den dag då krav framställles.

11 §.

Skall enligt domstols dom i skadestånd utgå livränta under den skadeståndsberättigades återstående livstid eller under viss tid, må bolaget på framställning av den skadeståndsberättigade, när skäl därtill prövas föreligga, medgiva, att denna förmån helt eller delvis utbytes mot livränta under kortare tid eller mot visst kapital.

Innan bolaget beviljar sådant utbyte, skall bolaget inhämta yttrande från den i 120 § omförmälda trafikförsäkringsnämnden.

12 §.

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

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

13 §.

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

14 §.

Har den, som lidit skada, i rättegång mot ägare, brukare eller förare av fordon, som omfattas av trafikförsäkring, fått sig tillerkänt skadestånd, och har han i anledning av rättegången haft att vidkännas kostnad, som skäligen ej kunnat undvikas, är bolaget, där rättegången varit erforderlig för bestämmande även av dess ersättnings skyldighet, pliktigt att ersätta

denna kostnad. I vad sådan kostnad avser egendomsskada skall bolaget ersätta kostnaden, ändå att försäkringsbeloppet därigenom överskrides.

I fråga om egendomsskada skall bolaget ock, utan hänsyn till försäkringsbeloppets storlek, ersätta utdömd ränta å skadeståndsbeloppet eller, om detta överstiger det belopp, för vilket bolaget svarar, den del av räntan, som belöper å sistnämnda belopp.

15 §.

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

16 §.

I den mån bolaget är fritt från ansvarighet gentemot försäkringstagaren, äger bolaget att för vad det på grund av försäkringen utgivit till den, som lidit skada, inträda i dennes rätt mot försäkringstagaren.

Belopp, som bolaget icke enligt första stycket äger 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 varit försäkringstagaren, bolaget varit fritt från ansvarighet gent emot honom.

17 §.

Har skada timat i följd av trafik med motorfordon eller med traktor och kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare bolaget gent emot den, som lidit skadan, ansvarigt som om trafikförsäkring varit gällande. Befinnes sedermera skadan hava förorsakats genom fordon, som icke omfattades av trafikförsäkring, äger bolaget för belopp, som bolaget jämlikt denna paragraf fått utgiva till den, som lidit skada, inträda i hans rätt mot den, som är ansvarig för skadan.

18 §.

Föres mot ägare, brukare eller förare av motorfordon eller traktor talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är kåranden skyldig att därom underrätta bolaget i så god tid att bolaget kan inträda i rättegången. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan underrättelse lämnats, give domstolen kåranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare kåranden förlustig sin rätt mot bolaget.

19 §.

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

AVDELNING 2.

Om Trafikförsäkringsbolaget.

Inledande bestämmelser.

20 §.

Trafikförsäkringsbolaget har till föremål för sin verksamhet att meddela trafikförsäkring enligt denna lag. Bolaget äger därjämte här i riket meddela motorfordonsförsäkring.

Bolaget må meddela trafik- och motorfordonsförsäkring jämväl i återförsäkring.

Annan verksamhet än ovan sägs äger bolaget ej bedriva.

21 §.

Bolaget skall, på sätt i denna lag sägs, stå under tillsyn av försäkringsinspektionen. De uppgifter rörande bolaget, vilka enligt denna lag skola anmälas för registrering, skola inskrivas i försäkringsregistret.

22 §.

Delägare i bolaget äro försäkringstagarna. Återförsäkringstagare skall dock icke på grund av återförsäkringen anses såsom delägare.

För bolagets förbindelser häfta allenast dess tillgångar.

Om fullmäktige stadgas i 62 och 63 §§.

23 §.

För bolaget skall finnas av Konungen stadfäst bolagsordning, så ock av Konungen stadfästa särskilda grunder (livräntegrunder) för beräkning av premiereserv för livräntor (livräntereserv).

Har bolaget beslutit ändring av bolagsordningen eller grunderna, skall ansökan om stadfästelse å ändringen göras av styrelsen eller verkställande direktören och inlämnas till försäkringsinspektionen. Vid ansökningen skall fogas enligt 115 § andra stycket bestyrkt avskrift av protokoll som förts i ärendet.

Konungen må uppdraga åt försäkringsinspektionen att i Konungens ställe meddela stadfästelse å ändringsbeslut som avses i andra stycket.

24 §.

Bolagsordningen skall angiva

1. tid, för vilken styrelseledamot och suppleant, som väljes å bolagsstämma, skall utses;
2. antalet revisorer, tid för vilken revisor skall utses samt i vilken omfattning revisorerna skola vara auktoriserade revisorer eller godkända granskningsmän;

3. vilka ärenden utöver de i 73 § angivna, som skola förekomma å ordinarie bolagsstämma;

4. tiden för ordinarie bolagsstämmas hållande, vilken tid skall bestämmas till viss period, icke överstigande tre månader, inom sex månader från nästföregående räkenskapsårs utgång;

5. det sätt, varpå kallelse till bolagsstämma skall ske och andra meddelanden kungöras fullmäktige och delägare, ävensom den tid före stämma, då föreskrivna kallelseåtgärder senast skola vara vidtagna;

6. grunder för avsättning till de i 26 § omförmälda reservfonderna samt belopp, vartill reservfond skall uppgå för att avsättning ej skall behöva äga rum;

7. de grunder, enligt vilka eljest skall förfogas över uppkommen vinst; samt

8. regler för återförsäkringens begränsning i förhållande till den direkta försäkringen.

Antalet revisorer kan så bestämmas, att lägsta och högsta antalet anges.

25 §.

Beträffande trafikförsäkring, som gäller utan avtal, äger bolaget meddela de bestämmelser rörande rättsförhållandet till försäkringstagarna, som utöver vad i denna lag stadgas finnas erforderliga.

De i första stycket avsedda bestämmelserna skola genom styrelsens försorg på ändamålsenligt sätt bringas till försäkringstagarnas kännedom.

Om reservfonder så ock om bolagsstämmas rätt att förfoga över bolagets egendom.

26 §.

Bolaget skall av årsvinsten å trafikförsäkringen, efter avdrag för vad som åtgår till täckande av möjligen förefintlig förlust från föregående år å denna försäkringsgren, avsätta till *reservfond för trafikförsäkring* minst det belopp, som anges i bolagsordningen. Omfattar bolagets rörelse även motorfordonsförsäkring, skall av årsvinsten å denna försäkringsgren i enahanda ordning avsättning ske till *reservfond för motorfordonsförsäkring*.

Sedan fond som i första stycket sägs uppgått till visst i bolagsordningen föreskrivet minimibelopp, må vidare avsättning till fonden upphöra; nedgår fonden under sålunda stadgat belopp, skall avsättning därtill ånyo vidtaga.

Till reservfond för viss försäkringsgren må ej avsättas medel, som erfordras till täckande av förlust, vilken uppstått å den andra försäkringsgrenen och ej motsvaras av befintliga till framtida förfogande för denna gren avsatta medel.

Nedsättning av reservfond må beslutas allenast för täckande av förlust, som enligt fastställd balansräkning finnes hava uppstått å bolagets verksamhet i dess helhet, och som icke kan ersättas av befintliga till framtida

förfogande avsatta medel. Sådan nedsättning skall i första hand ske av reservfonden för den verksamhetsgren, inom vilken förlusten uppkommit.

Hava medel, som härröra från den ena försäkringsgrenen, använts till täckande av förlust å den andra grenen, skall motsvarande belopp åter gottskrivnas förstnämnda gren så snart förhållandena det medgiva.

27 §.

Det tillkommer bolagsstämma att i enlighet med bolagsordningens föreskrifter besluta om användandet av vinst, som må återstå sedan föreskriven avsättning till reservfonderna ägt rum.

Bolagsstämman må ej besluta om användande av bolagets vinstmedel eller övriga tillgångar eller om åtagande av förpliktelser för ändamål, som uppenbarligen är främmande för föremålet för bolagets verksamhet eller för verksamhetens syfte. Dock äge bolagsstämman använda tillgångar till allmännyttigt eller därmed jämförligt ändamål, såvitt det med hänsyn till ändamålets beskaffenhet, bolagets ställning och omständigheterna i övrigt får anses skäligt.

Om styrelse, verkställande direktör och firmateckning.

28 §.

För bolaget skall finnas en styrelse bestående av sju ledamöter med lika många suppleanter.

Styrelsen skall hava sitt säte i Stockholm.

Ordförande och vice ordförande samt två suppleanter förordnas av Konungen för tre år i sänder räknat från ordinarie bolagsstämma till och med ordinarie bolagsstämma, som skall hållas under tredje året därefter. Övriga ledamöter och suppleanter väljas å bolagsstämma för tid intill dess ordinarie bolagsstämma hållits, dock icke för längre tid än till och med den ordinarie stämma, som skall äga rum under tredje räkenskapsåret efter valet. Avgående ledamot eller suppleant kan omväljas.

Ändå att den tid, för vilken styrelseledamot blivit utsedd, ej gått till ända, må han skiljas från uppdraget genom beslut av den som utsett honom. Styrelseledamot äge ock rätt att avgå före utgången av nämnda tid. Anmälan om avgång skall göras hos styrelsen, så ock, där fråga är om ordförande och vice ordförande, hos Konungen.

Om styrelseledamot, som är vald å bolagsstämma, entledigas eller eljest avgår eller avlider eller hinder för honom att vara styrelseledamot uppkommer enligt 30 § och behörig suppleant ej finnes, åligger det övriga styrelseledamöter att ofördröjligen föranstalta om val av ny ledamot för tid, som återstår av den tid för vilken den förre blivit vald. Är styrelsen beslutför med kvarstående ledamöter och suppleanter, må dock med valet anstå till nästa ordinarie bolagsstämma.

29 §.

Styrelsen skall utse en verkställande direktör och en vice verkställande direktör.

Verkställande direktören må icke vara styrelseledamot eller suppleant för sådan.

30 §.

Styrelseledamöterna och verkställande direktören skola vara myndiga här i riket bosatta svenska medborgare.

31 §.

Vad i denna lag är stadgat om styrelseledamot och verkställande direktören skall i tillämpliga delar gälla beträffande suppleant och vice verkställande direktören.

Suppleant må ej inträda för styrelseledamot utsedd av annan än den som utsett suppleanten.

I bolagsordningen må närmare bestämmelser upptagas om de förutsättningar, under vilka suppleant eller vice verkställande direktör äger inträda i tjänstgöring så ock om ordningen för suppleanternas inträde. Sådana bestämmelser må jämväl meddelas av den som utsett suppleanten eller vice verkställande direktören.

32 §.

Verkställande direktören skall handhava den löpande förvaltningen av bolagets angelägenheter. Ledningen och förvaltningen i övrigt tillkommer styrelsen.

Den löpande förvaltningen omfattar ej åtgärd, som med hänsyn till bolagets förhållanden är av osedvanlig beskaffenhet eller av stor betydelse. Där styrelsens beslut icke kan avvaktas utan väsentlig olägenhet för verksamhetens gång, må dock verkställande direktören vidtaga sådan åtgärd men bör, så snart det kan ske, underrätta styrelsen därom.

33 §.

Det åligger verkställande direktören att under styrelsens inseende sörja för en sådan organisation av bolagets verksamhet, som med hänsyn till bolagets förhållanden må anses tillfredsställande. Han skall ock leda driften av bolagets rörelse och utöva tillsyn över dess befattningshavare.

Styrelsen är pliktig att tillse, att en sådan organisation av bolagets verksamhet finnes som i första stycket sägs. Styrelsen skall vaka över att verkställande direktören fullgör sina åligganden samt, i den mån så finnes påkallat, utfärda instruktioner för verkställande direktören och andra befattningshavare i bolaget. Styrelsen skall tillse, att erforderliga upplysningar angående bolagets förhållanden komma styrelsen till handa på lämpligt sätt och vid lämpliga tider.

Uppkommer förfall för såväl verkställande direktören som vice verkstäl-

lande direktören, svarar styrelsen för de åligganden, som enligt vad ovan sagts skola ankomma på verkställande direktören.

34 §.

Verkställande direktören skall sörja för att bolagets bokföring fullgöres i överensstämmelse med lag samt att medelsförvaltningen är ordnad på betryggande sätt. Styrelsen är pliktig att tillse, att en med hänsyn till bolagets förhållanden och god köpmannased tillfredsställande organisation av bokföringen och medelsförvaltningen finnes, och skall, där organisationen ej jämväl omfattar betryggande kontroll, genom en eller flera särskilt utsedda styrelseledamöter öva tillsyn över bokföringen och medelsförvaltningen.

Om förvaltningen av värdehandlingar, som skola förvaras avskilda från bolagets övriga tillgångar, stadgas vidare i 89 §.

35 §.

Det åligger styrelsens ordförande att tillse att styrelsesammanträden hållas då så erfordras. Framställer styrelseledamot eller verkställande direktören begäran om sammankallande av styrelsen, skall hans begäran efterkommas. Verkställande direktören skall närvara vid styrelsens sammanträden, där ej styrelsen för visst fall annorledes bestämmer.

Vid styrelsens sammanträden skola föras protokoll, vilka skola till riktigheten bestyrkas av ordföranden och den ledamot styrelsen därtill utser. Ledamot av styrelsen, så ock verkställande direktören är berättigad att på begäran få särskild från styrelsens beslut avvikande mening antecknad till protokollet. Protokollen skola föras i nummerföljd och förvaras på betryggande sätt.

36 §.

Styrelsen är beslutför, där de vid sammanträde tillstädesvarandes antal utgör minst fyra, såframt ej för beslutförhet högre antal föreskrivits i bolagsordningen. Ärende må dock icke företagas, med mindre såvitt möjligt samtliga styrelseledamöter eller, vid förfall för någon av dem, suppleant för honom erhållit tillfälle att deltaga i ärendets behandling.

Såsom styrelsens beslut gälle, där föreskrift om särskild röstpluralitet ej givits i bolagsordningen, den mening, om vilken vid sammanträde de flesta röstande förena sig, och vid lika röstetal den mening, som biträdes av ordföranden. Är styrelsen icke fulltalig, må beslut anses föreligga allenast där minst tre röstande enat sig.

37 §.

Ledamot av styrelsen eller verkställande direktören må ej handlägga fråga rörande avtal mellan honom och bolaget. Ej heller må han handlägga fråga om avtal mellan bolaget och tredje man, såframt han däri äger ett väsentligt intresse, som kan vara stridande mot bolagets. Vad sålunda är stadgat äge motsvarande tillämpning beträffande gåva från bolaget, så ock

beträffande rättegång eller annan talan mot styrelseledamoten, verkställande direktören eller tredje man.

38 §.

Styrelsen äger, i den mån annat icke följer av vad i denna lag är stadgat, att ej mindre handla å bolagets vägnar i förhållande till tredje man än även företräda bolaget inför domstolar och andra myndigheter. Samma behörighet tillkommer ock den eller dem som efter vad i 39—41 §§ sägs äga teckna bolagets firma (firmatecknare); dock äga de, som må utöva firmateckningsrätt allenast i förening, endast i förening företräda bolaget.

Även om verkställande direktören må allenast i förening med annan teckna bolagets firma, äger han i avseende å åtgärd, som efter vad i 32 § är stadgat ankommer på verkställande direktören, ensam företräda bolaget, där fråga ej är om rättshandling som enligt lag skall ske skriftligen.

39 §.

Bemyndigande för styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktören eller vice verkställande direktören att teckna bolagets firma må meddelas av styrelsen, där ej i bolagsordningen blivit bestämt, att sådant bemyndigande icke må meddelas. Styrelsen äge ock bemyndiga annan än nu sagts att teckna bolagets firma, om tillåtelse därtill givits i bolagsordningen eller av bolagsstämman; dock må i dylikt fall bemyndigande ej lämnas den som är omyndig eller den som icke är här i riket bosatt svensk medborgare.

Bemyndigande att teckna bolagets firma må när som helst av styrelsen återkallas.

40 §.

Då bemyndigande att teckna bolagets firma meddelas, äger styrelsen föreskriva, att rätten till firmateckning får av två eller flera personer utövas allenast i förening. I avseende å sådan firmatecknare må ock föreskrivas, att han vid firmateckning bör underskriva sitt namn endast såsom kontrasignant. Dylik kontrasignant äge teckna bolagets firma endast tillsammans med firmatecknare, som ej är kontrasignant.

Föreskrives annan inskränkning i rätten att teckna bolagets firma än i första stycket sägs, må den ej registreras.

I bolagsordningen eller av bolagsstämman må föreskrivas, att bemyndigande att teckna bolagets firma får av styrelsen meddelas allenast två eller flera personer i förening.

41 §.

Verkställande direktören skall äga teckna bolagets firma i förening med en styrelseledamot, där han ej på grund av bestämmelse i bolagsordningen eller enligt styrelsens bemyndigande äger ensam teckna bolagets firma eller ock styrelsen föreskrivit, att han skall äga teckna firman i förening med viss person eller en av vissa personer.

Den rätt att teckna bolagets firma, som på grund av denna lag eller be-

stämmelse i bolagsordningen tillkommer verkställande direktören, äge och vice verkställande direktören, då han inträtt för verkställande direktören.

42 §.

Styrelsen eller annan, som jämlikt 38 § är ställföreträdare för bolaget, må ej förfoga över dess tillgångar eller ikläda det förpliktelser eller eljest vidtaga åtgärder i strid mot vad i 27 § andra stycket första punkten är stadgat beträffande bolagsstämma. Styrelsen äger dock till allmännyttigt eller därmed jämförligt ändamål använda tillgång, som i förhållande till bolagets ställning är av ringa betydelse.

43 §.

I förhållande till bolaget åligger det styrelsen och annan ställföreträdare för bolaget att ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter som meddelas i bolagsordningen eller av bolagsstämman. Annan ställföreträdare än styrelsen vare ock skyldig att ställa sig till efterrättelse föreskrift, som meddelas av styrelsen eller, såvitt angår åtgärd som enligt 32 § ankommer på verkställande direktören, av denne. Dock må styrelsen och annan ställföreträdare för bolaget icke efterkomma föreskrift, där den finnes såsom stridande mot denna lag eller bolagsordningen ej vara gällande, icke heller föreskrift av bolagsstämma om sådan åtgärd avseende förvaltningen av bolagets angelägenheter, vars verkställighet styrelsen finner innebära ett uppenbart åsidosättande av bolagets intressen.

Den, som enligt 37 § icke må för bolaget handlägga fråga om avtal, äge ej heller befogenhet att utan särskilt uppdrag av styrelsen företräda bolaget i avseende å avtalet.

44 §.

Har styrelsen eller annan ställföreträdare för bolaget företagit rättshandling å bolagets vägnar men därvid handlat i strid mot vad i 42 § är stadgat eller mot föreskrift, som avses i 43 §, eller eljest överskridit sin befogenhet, vare rättshandlingen ej gällande mot bolaget, så framt tredje man insåg eller bort inse att sådant överskridande förelåg.

Överskrider verkställande direktören vid företagande av rättshandling den honom enligt 32 § tillkommande förvaltningsrätten, vare utan avseende därå rättshandlingen gällande, såframt tredje man ej insåg eller bort inse att sådant överskridande förelåg.

Om styrelsesuppleant eller vice verkställande direktören företrätt bolaget, vare det förhållandet, att förutsättning för hans inträde i styrelseledamots eller verkställande direktörens ställe saknades, utan verkan gentemot tredje man, där han ej insåg eller bort inse nämnda förhållande.

45 §.

Skriftlig handling, som utfärdas för bolaget, bör undertecknas med bolagets firma, och skola de, som teckna firman, därvid underskriva sina namn.

Har styrelsen eller annan ställföreträdare för bolaget utfärdat handling utan firmateckning och framgår icke av dess innehåll, att den utfärdats å bolagets vägnar, svare de, som undertecknat handlingen, för vad genom handlingen må hava slutits, en för alla och alla för en, såsom för egen skuld. Sådan ansvarighet skall dock ej åvila undertecknarna, där av omständigheterna vid handlingens tillkomst framgick, att den utfärdades för bolaget, samt den till vilken handlingen ställts av bolaget erhåller behörigen undertecknat godkännande av handlingen utan oskäligt dröjsmål efter det begäran därom framställts eller personlig ansvarighet gjorts gällande mot undertecknarna.

46 §.

Angående behörighet för styrelseledamot, så ock för den, som eljest, ensam eller i förening med annan, bemyndigats teckna bolagets firma, att mottaga delgivning i rättegång mot bolaget är stadgat i rättegångsbalken; och skall vad i sådant avseende gäller äga tillämpning jämväl då annat meddelande skall delgivas bolaget.

47 §.

Vill styrelsen kära till bolaget, skall styrelsen kalla fullmäktige till bolagsstämma för val av ställföreträdare att föra bolagets talan i tvisten. Stämning delgives genom att föredragas å stämman.

48 §.

Sker ändring i avseende å de till styrelseledamöter eller styrelsesuppleanter eller till verkställande direktör eller vice verkställande direktör utsedda personerna eller i fråga om rätten att teckna bolagets firma eller ändrar styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktören eller vice verkställande direktören eller eljest någon, som ensam eller i förening med annan äger teckna firman, sitt hemvist eller ändras bolagets postadress, skall styrelsen eller verkställande direktören därom ofördröjligen göra anmälan för registrering.

Anmälningen skall beträffande varje person, som därmed avses, innehålla uppgift om fullständiga namnet ävensom hemvist, så ock förklaring att han är svensk medborgare och ej är omyndig.

Vid anmälan skall fogas avskrift av protokoll eller annan handling, som bestyrker anmälningen.

Har ej person, som i andra stycket sägs, å anmälningen egenhändigt skrivit sin av vittnen styrkta namnteckning, skall vid anmälningen fogas en särskild bilaga, därå namnteckningen finnes och blivit styrkt av vittnen.

Vad i tredje och fjärde styckena stadgas äge ej tillämpning å anmälan, som avser allenast ändring av hemvist eller av bolagets postadress.

Rätt att göra anmälan enligt första stycket tillkommer den, som beröres av anmälningen.

Om styrelsens och verkställande direktörens årsredovisning.

49 §.

Det åligger styrelsen och verkställande direktören att för varje räkenskapsår avgiva redovisning för förvaltningen av bolagets angelägenheter genom avlämnande av balansräkning, avseende bolagets ställning vid räkenskapsårets utgång (balansdagen), vinst- och förlusträkning samt förvaltningsberättelse. Dessa redovisningshandlingar skola vara underskrivna av samtliga styrelseledamöter och verkställande direktören.

Har beträffande redovisningshandling avvikande mening antecknats till styrelsens protokoll, skall yttrandet fogas till redovisningshandling.

Minst en månad före ordinarie bolagsstämma skola styrelsen och verkställande direktören till revisorerna i huvudskrift eller avskrift avlämna redovisningshandlingarna för det förflutna räkenskapsåret.

50 §.

Räkenskapsår för bolaget skall vara kalenderår.

51 §.

Jämte vad i bokföringslagen är stadgat skola i avseende å bolagets inventarium, balansräkning samt vinst- och förlusträkning gälla följande bestämmelser.

1 mom. Tillgång må, såframt ej nedan annorlunda stadgas, icke upptagas vare sig över verkliga värdet eller till högre belopp än det, vartill kostnaderna för dess anskaffning uppgått. Dock må tillgång upptagas till högre belopp än som motsvarar dessa kostnader i fall, där det på grund av särskilda omständigheter må anses tillåtligt jämlikt god köpmannased.

Såsom det verkliga värdet å viss tillgång skall anses försäljningsvärdet efter avdrag för försäljningskostnaderna, om ej på grund av tillgångens beskaffenhet eller andra omständigheter annat värde bör sättas därå jämlikt allmänna bokföringsgrunder och god köpmannased.

2 mom. Utan hinder av vad i 1 mom. stadgas må fastighet, som är avsedd för inrymmande av bolagets huvudkontor, upptagas till högst det belopp, vartill kostnaderna för fastighetens anskaffning uppgått. I fråga om sådan fastighet gälle dock, att avskrivning därå skall efter lämplig avskrivningsplan årligen ske med belopp, som motsvarar fastighetens värdeminskning på grund av ålder och nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak, såvida ej fastighetens verkliga värde uppenbarligen är högre än det, som skulle framkomma efter sådan avskrivning. Finnes till följd av orsak, som ej kan antagas vara övergående, fastighetens verkliga värde vara avsevärt lägre än det värde som erhålles efter vad ovan sägs, skall särskild avskrivning ske, i den mån ej en ökning av den årliga avskrivningen må anses tillfyllest jämlikt allmänna bokföringsgrunder och god köpmannased. Hava under räkenskapsåret kostnader nedlagts för förbättring å fastigheten eller hava

sådana kostnader balanserats från tidigare räkenskapsår, må de inräknas i anskaffningskostnaderna.

Utöver vad i första stycket fjärde punkten är stadgat må ej fastighet, som avses i detta moment, i annat fall än i 3 mom. sägs upptagas till högre värde än det, vartill den var uppförd i närmast föregående balansräkning.

3 mom. Om fastighet som avses i 2 mom. måste anses äga ett bestående värde väsentligt överstigande det belopp, vartill fastigheten är uppförd i närmast föregående balansräkning, må fastigheten utan hinder av vad i sagda moment är stadgat upptagas till högst detta värde. Fastighetens värde må dock ej uppskrivas över senast fastställda taxeringsvärdet.

4 mom. Osäkra fordringar skola upptagas högst till det belopp varmed de beräknas komma att inflyta. Värdelösa fordringar må icke upptagas såsom tillgång.

5 mom. Under förutsättning att de värdehandlingar, i vilka livräntereserven jämlikt 88 § första stycket 1—7 redovisas, beräknas kunna å tider, som med hänsyn till beskaffenheten av bolagets förbindelser prövas tillfredsställande, förvandlas i penningar till belopp motsvarande det bokförda värdet, må värdehandling, som vid räkenskapsårets slut användes till sådan redovisning, kunna, utan hinder av vad i 1 mom. är stadgat, upptagas till samma värde som i närmast föregående balansräkning eller, där värdehandlingen anskaffats under räkenskapsåret, till det belopp, som motsvarar kostnaderna för dess anskaffning.

6 mom. Ej må i stället för avskrivning på värdet av tillgångar motsvarande belopp uppföras bland skulderna.

52 §.

1 mom. I balansräkningen skola tillgångar och skulder fördelas i poster på sätt som må anses påkallat med hänsyn till verksamhetens art och allmänna bokföringsgrunder. Därvid skall iakttagas, att försäkringsfond upptages såsom särskild skuldpost. Omfattar bolagets rörelse både trafik- och motorfordonsförsäkring, skall särskild försäkringsfond upptagas för vardera försäkringsgrenen. I sådant fall skola jämväl befintliga till framtida förfogande avsatta medel fördelas å de båda verksamhetsgrenarna med särskild redovisning av de i 26 § föreskrivna reservfonderna.

Närmare bestämmelser angående tillgångars och skulders fördelning i poster samt dessas uppställning och benämning så ock angående redovisning av aktier i andra bolag ävensom andra andelsrättigheter meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av försäkringsinspektionen.

2 mom. Av balansräkningen skall framgå i vad mån tillgångar pantsatts jämlikt 87 och 89 §§.

3 mom. Inom linjen skall anmärkas sammanlagda beloppet av bolagets borgens- och övriga ansvarsförbindelser, i den mån de icke upptagits bland skulderna.

Inom linjen skall ock angivas sammanlagda beloppet för år av pensioner,

utgående på grund av förpliktelser, vilka ej upptagits såsom skuld i balansräkningen. Pensionsförpliktelser, som i närmast föregående balansräkning upptagits såsom skuld, må ej redovisas inom linjen.

53 §.

Vinst- och förlusträkning skall så uppställas att en med hänsyn till bolagets förhållanden och god köpmannased tillfredsställande redovisning erhålles för huru vinsten eller förlusten för räkenskapsåret uppkommit. Därvid skall iakttagas, att intäkter och kostnader fördelas i lämpliga poster med hänsyn till verksamhetens art. Omfattar verksamheten både trafik- och motorfordonsförsäkring, skola intäkter och kostnader beträffande vardera verksamhetsgrenen särskilt redovisas.

Närmare bestämmelser angående vinst- och förlusträkningens uppställning meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av försäkringsinspektionen.

54 §.

I förvaltningsberättelsen skall, i den mån det finnes kunna ske utan förfång för bolaget, upplysning lämnas om sådana för bedömningen av bolagets ställning och resultatet av dess verksamhet samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning viktiga förhållanden, vilka ej framgå av balansräkningen eller vinst- och förlusträkningen, så ock om händelser av väsentlig betydelse för bolaget, jämväl där de inträffat efter räkenskapsårets slut.

I förvaltningsberättelsen skall uppgivas medelantalet under räkenskapsåret anställda fältmän, med särskilt angivande av antalet yrkesfältmän, samt medelantalet övriga i bolagets tjänst anställda personer. I den mån motsvarande uppgifter ej lämnas i vinst- och förlusträkningen, skall ock i särskilda poster upptagas sammanlagda beloppet av utbetalda löner och ersättningar under räkenskapsåret dels till fältmän, dels till styrelsen samt verkställande direktören och andra personer i ledande ställning, dels ock till övriga befattningshavare i bolaget.

Har tillgång upptagits till högre värde än i senaste fastställda balansräkning eller har tillgång som anskaffats under räkenskapsåret upptagits till högre värde än anskaffningskostnaden, skall redogörelse lämnas för grunden till höjningen, för det belopp varmed höjning skett, och, i fall som avses i 51 § 3 mom., jämväl för användningen av beloppet.

Har beträffande avskrivningarna på fastighet som avses i 51 § 2 mom. eller i andra avseenden någon viktigare ändring vidtagits i förhållande till tidigare balansräkning eller vinst- och förlusträkning, skall redogörelse därför lämnas i förvaltningsberättelsen.

Styrelsen och verkställande direktören skola i förvaltningsberättelsen framställa förslag i anledning av bolagets vinst eller förlust enligt balansräkningen.

Om revision.

55 §.

Styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt bolagets räkenskaper skola granskas av minst två revisorer, vilka, tillika med lika många suppleanter, väljas å ordinarie bolagsstämma.

Angående revisor, som förordnas av försäkringsinspektionen, stadgas i 97 §.

56 §.

Revisorer och revisorssuppleanter skola utses för tid intill dess ordinarie bolagsstämma hållits och må icke väljas för längre tid än till och med den ordinarie stämma som skall äga rum under tredje räkenskapsåret efter valet. Revisor må, ändå att den tid för vilken han blivit utsedd ej gått till ända, skiljas från uppdraget genom beslut av bolagsstämma.

Om revisor entledigas eller eljest avgår eller avlider och suppleant på grund av avgång eller frånfälle ej finnes, åligger det styrelsen att ofördröjligen föranstalta om val av ny revisor. Vad nu är sagt gälle ock, där hinder att vara revisor uppkommer enligt 57 §. Sker valet å annan än ordinarie stämma skall uppdraget avse allenast tiden till och med sådan stämma.

Den, som valts till revisor eller revisorssuppleant, skall därom ofördröjligen underrättas av styrelsen eller verkställande direktören.

Ombyte av revisor, som enligt bolagsordningen skall vara auktoriserad revisor eller godkänd granskningsman, eller av suppleant för sådan revisor, så ock ändring av sådan persons hemvist, skall av styrelsen eller verkställande direktören ofördröjligen anmälas för registrering. Å denna anmälan skall vad i 48 § andra stycket sägs äga motsvarande tillämpning. Vid anmälan, som ej avser allenast ändring av hemvist, skall fogas avskrift av protokoll eller annan handling som bestyrker ändringen.

Rätt att göra anmälan enligt fjärde stycket tillkommer den som beröres av ändringen.

Med auktoriserad revisor och godkänd granskningsman avses av handelskammare i riket auktoriserad revisor och godkänd granskningsman.

57 §.

1 mom. Revisor skall vara myndig här i riket bosatt svensk medborgare. Revisor skall hava den erfarenhet beträffande bokföring och insikt i ekonomiska förhållanden som med hänsyn till bolagets verksamhet erfordras för uppdraget.

Minst en av revisorerna skall vara auktoriserad revisor eller godkänd granskningsman.

Till revisor må ej utses den, som är befattningshavare i bolaget eller eljest intager en underordnad eller beroende ställning till styrelseledamot eller verkställande direktören eller till annan befattningshavare i ledande ställning i bolaget, ej heller styrelseledamots, verkställande direktörens eller så-

dan befattningshavares make eller den, som med honom är i rätt upp- eller nedstigande skyldskap eller svågerlag eller hans syskon eller med honom är i det svågerlag, att den ene är gift med den andres syskon.

2 mom. Hava revisorer ej utsetts till antal som i denna lag och bolagsordningen är föreskrivet eller hava revisorer utsetts utan iakttagande av bestämmelse i 1 mom., åligger det styrelsen, styrelseledamot och verkställande direktören att ofördröjligen om förhållandet göra anmälan till försäkringsinspektionen. Anmälan må göras även av borgenär.

3 mom. Vad i denna paragraf stadgas om revisor skall äga motsvarande tillämpning å revisorssuppleant.

58 §.

Revisorerna skola inom sig utse en ordförande att leda revisionen. Revisorerna skola sammanträda så ofta de finna nödigt. Det åligger ordföranden att kalla till sammanträde.

59 §.

Det åligger revisorerna vid fullgörandet av sitt uppdrag att granska bolagets böcker och andra räkenskaper, att taga del av styrelsens och bolagsstämmans protokoll, att verkställa inventering eller kontrollera verkställd inventering av bolagets kassa och övriga tillgångar,

att tillse huruvida bolagets organisation av och kontroll över bokföringen och medelsförvaltningen är tillfredsställande,

att, sedan de redovisningshandlingar som i 49 § omförmälas avgivits för bolaget, granska nämnda redovisningshandlingar, samt

att vidtaga de åtgärder som i övrigt för ett behörigt fullgörande av revisionsuppdraget må vara erforderliga.

Revisorerna hava att ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter, som meddelas av bolagsstämma och ej innefatta inskränkning i deras i lag stadgade skyldigheter eller eljest strida mot lag eller författning eller mot bolagsordningen.

Om det revisor åvilande granskningsarbetet är av större omfattning, vare han berättigad att därtill anlita hos honom för biträde i revisionsverksamhet anställd, lämplig person såsom medhjälpare efter vad med hänsyn till arbetets art får anses tillbörligt. Rätt att sålunda anlita medhjälpare föreligger icke, såframt bolagsstämman vid valet träffar sådant förbehåll.

Styrelsen och verkställande direktören skola giva revisor tillgång till bolagets böcker, räkenskaper och andra handlingar samt i övrigt det biträde, som av honom påkallas för uppdraget. Av revisor begärd upplysning angående förvaltningen må ej av styrelsen eller verkställande direktören vägras.

60 §.

Revisorerna skola för varje räkenskapsår avgiva en av dem undertecknad revisionsberättelse, som skall överlämnas till styrelsen minst två veckor före

ordinarie bolagsstämman. Revisorerna skola ock inom samma tid till styrelsen återställa de till dem överlämnade redovisningshandlingarna. Därvid skola revisorerna hava å balansräkningen samt vinst- och förlusträkningen tecknat påskrift med yttrande, huruvida dessa handlingar överensstämma med bolagets av dem granskade böcker eller icke, och skall påskriften i övrigt beträffande granskningen innefatta hänvisning till revisionsberättelsen.

61 §.

Revisionsberättelsen skall innehålla redogörelse för resultatet av revisorernas granskning samt uttalande, huruvida anmärkning i avseende å de till revisorerna överlämnade redovisningshandlingarna, bolagets bokföring eller inventeringen av dess tillgångar eller eljest beträffande förvaltningen av bolagets angelägenheter föreligger eller icke. Föreligger anledning till anmärkning, skall denna angivas i revisionsberättelsen. Revisorerna äge ock i berättelsen meddela erinringar, som de anse böra komma till delägarnas och fullmäktiges kännedom.

Revisionsberättelsen skall innehålla särskilt uttalande
angående fastställelse av balansräkningen;
angående ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören; samt

angående styrelsens och verkställande direktörens förslag i anledning av bolagets vinst eller förlust enligt balansräkningen.

Har tillgång upptagits till högre värde än i senaste fastställda balansräkning eller har tillgång som anskaffats under räkenskapsåret upptagits till högre värde än anskaffningskostnaden, skall särskilt uttalande därom göras i revisionsberättelsen.

Revisor, som hyser från de i revisionsberättelsen gjorda uttalandena skiljaktig mening eller eljest finner särskilt uttalande påkallat, äger till revisionsberättelsen foga yttrande därom, såframt han ej avger särskild revisionsberättelse.

Om bolagsstämma.

62 §.

Delägares rätt att deltaga i handhavandet av bolagets angelägenheter utövas å bolagsstämma genom högst fyrtionio fullmäktige.

Fullmäktig skall vara myndig här i riket bosatt svensk medborgare. Den som är anställd i bolagets tjänst må ej vara fullmäktig.

Vad i andra stycket stadgas om fullmäktig skall gälla även beträffande suppleant.

63 §.

1 mom. Konungen utser för en tid av tre kalenderår i sänder tjugufem fullmäktige, av vilka en skall hava sitt hemvist i Stockholm och övriga inom var sitt av rikets län, samt för varje fullmäktig en suppleant med hemvist inom samma område som denne. Flyttar fullmäktig eller suppleant till an-

nat område, må han utan hinder därav fullgöra uppdraget under återstoden av den tid, för vilken han utsetts.

Vid förfall för såväl fullmäktig som dennes suppleant, skall, där så lämpligen kan ske, annan bland de av Konungen utsedda suppleanterna inkallas.

2 mom. Delägarna äga utse tillhopa tjugufyra fullmäktige och lika många suppleanter. Rätten att utse dessa utövas av de sammanslutningar bland motorfordonsägare, som Konungen bestämmer för en tid av tre kalenderår i sänder. Konungen fastställer tillika det antal fullmäktige jämte suppleanter, som varje sammanslutning äger utse.

Sammanslutning, som utsett fullmäktig och suppleant, skall ofördröjligen till bolaget lämna skriftlig uppgift om namn, yrke och postadress beträffande utsedda personer, så ock om upphörande av dylikt uppdrag.

64 §.

Såvitt hinder ej möter, böra styrelsens ledamöter och verkställande direktören närvara vid bolagsstämma så ock minst en av revisorerna, där å stämman redovisning för bolaget skall behandlas eller eljest ärende förekommer av beskaffenhet att revisors närvaro kan anses påkallad. Rätt att närvara vid bolagsstämma tillkommer städse revisor.

65 §.

Ej må någon själv eller genom ombud eller såsom ombud för annan å bolagsstämma delta i behandling av fråga rörande avtal mellan honom och bolaget. Ej heller må han delta i behandling av fråga om avtal mellan bolaget och tredje man, där han i frågan äger ett väsentligt intresse, som kan vara stridande mot bolagets. Vad sålunda stadgats äge motsvarande tillämpning beträffande gåva från bolagets sida, så ock beträffande rättegång eller annan talan mot honom eller tredje man.

Styrelseledamot må ej delta i beslut om ansvarsfrihet för förvaltningsåtgärd, för vilken han är ansvarig, eller i val av revisor.

66 §.

Är ej genom föreskrift i bolagsordningen bestämt vem som skall vara ordförande på bolagsstämma, välje stämman själv ordförande att leda förhandlingarna. Till ordförande må utses den som ej är röstberättigad å stämman, om annat icke föreskrives i bolagsordningen.

Är ej ordförande bestämd genom bolagsordningen, skall stämman öppnas av styrelsens ordförande eller den styrelsen därtill utsett.

Utse, då ordförande skall väljas, de närvarande ej enhälligt ordförande, åligger det den som öppnat stämman att såsom ordförande leda förhandlingarna, till dess röstlängd blivit godkänd och ordförande valts.

Å stämman skall ordföranden upprätta och till godkännande framlägga en förteckning över närvarande röstberättigade. Sedan förteckningen enhälligt eller efter en på grundval därav företagen omröstning godkänts med eller utan ändring, länder förteckningen till efterrättelse såsom röstlängd å stämman;

dock att, där stämman uppskjutes till senare dag än nästföljande söcken- dag, ny förteckning skall upprättas å den fortsatta stämman.

Genom styrelsens försorg skall föras protokoll över förhandlingarna å stämman. I protokollet skola intagas röstlängden, de beslut, som av ord- föranden angivits vara fattade av stämman, samt, där röstning skett, dess resultat. Anteckning skall i protokollet ske om prövning av kallelsen till stämman. Protokollet skall undertecknas eller till riktigheten vitsordas av ordföranden och minst en på stämman utsedd person. Senast inom två veckor efter stämman skall protokollet genom styrelsens och verkställande direktörens försorg hållas hos bolaget tillgängligt för fullmäktige och del- ägare. Protokollen skola på betryggande sätt förvaras.

67 §.

Bolagsstämma är beslutför då minst tjugufem fullmäktige äro närvarande.

Å bolagsstämma äger varje fullmäktig en röst. Fullmäktigs rösträtt må icke utövas genom ombud. Delägare, som icke är fullmäktig eller såsom suppleant inträtt för sådan, äger närvara vid bolagsstämma och yttra sig men ej deltaga i beslut.

Såsom bolagets beslut gälle, där ej särskild röstpluralitet föreskrivits i denna lag eller bolagsordningen, den mening, för vilken de flesta rösterna avgivas. Vid lika röstetal avgöres val genom lottning medan i andra frågor den mening gäller, som bitrådes av stämmans ordförande.

68 §.

Ordinarie bolagsstämma hålles en gång om året å tid, som angives i bo- lagsordningen.

Å ordinarie bolagsstämman skall styrelsen och verkställande direktören framlägga redovisningshandlingarna och revisionsberättelsen för det sist- förflutna räkenskapsåret.

Genom styrelsens och verkställande direktörens försorg skola de hand- lingar, som sålunda skola framläggas å stämman, under minst en vecka närmast före denna hos bolaget hållas tillgängliga för envar som vill taga kännedom om dem ävensom ofördröjligen översändas till samtliga full- mäktige.

Fullmäktig och delägare äge att få ärende hänskjutet till prövning å or- dinarie stämma, såframt han hos styrelsen skriftligen framställer yrkande därom minst tio dagar före stämman. Föranleder yrkandet särskilt till- kännagivande enligt 71 § andra stycket, skola kostnaderna därför gäldas av den som framställt yrkandet.

69 §.

Styrelsen äger, när den finner lämpligt, kalla fullmäktige till extra bo- lagsstämma.

Revisorerna må, om deras granskning föranleder därtill, skriftligen med angivande av skälet påfordra, att styrelsen skall utlysa extra bolagsstämma

att hållas så snart det med iakttagande av föreskriven kallelsetid kan ske. Efterkommer styrelsen ej inom en vecka sådan påfordran, äge revisorerna på sätt i 70 och 71 §§ är stadgat själva utlysa stämman. Äro icke samtliga revisorer ense om stämmas utlysande, gälle den mening, varom de flesta förena sig, eller vid lika röstetal deras mening som anse extra stämman böra hållas.

Extra bolagsstämma skall ock av styrelsen utlysas, då det för uppgivet ändamål skriftligen påfordras av minst fem fullmäktige eller det mindre antal, som kan vara bestämt i bolagsordningen.

70 §.

Bolagsstämma skall sammanträda å den ort inom riket, som styrelsen för varje gång bestämmer.

Kallelse till bolagsstämma skall utfärdas av styrelsen i enlighet med bolagsordningens föreskrifter. Kallelseåtgärderna skola vara vidtagna senast två veckor före ordinarie och senast en vecka före extra stämman.

Utlyses ordinarie stämman att hållas å annan tid än som bestämts i bolagsordningen, skall senast två veckor före stämman kungörelse om stämman hållande införas i allmänna tidningarna och tidning inom den ort, där bolagets styrelse har sitt säte. Är i bolagsordningen något ytterligare föreskrivet om kallelse till ordinarie stämman, skall det iakttagas.

Uppskjutes stämman till dag som infaller mer än en månad därefter, skall kallelse jämlikt andra stycket utfärdas till den fortsatta stämman.

Där för giltighet av bolagsstämlobeslut erfordras att det fattas å två på varandra följande stämmor, må kallelse till sista stämman ej ske, innan första stämman hållits. Är icke någon av stämmorna ordinarie, skola mellan dem förflyta minst två månader, och skall till sista stämman kallelse ske i den ordning som i tredje stycket är stadgat.

71 §.

I kallelsen till bolagsstämma skola angivas de ärenden, som skola förekomma å stämman, dock vare det ej erforderligt att i kallelse till ordinarie stämman särskilt angiva de ärenden, som enligt denna lag eller bolagsordningen skola där företagas. Under minst en vecka närmast före stämman skall tillika en fullständig förteckning över samtliga ärenden, som skola förekomma å stämman, genom styrelsens och verkställande direktörens försorg hållas hos bolaget tillgänglig för envar som vill taga kännedom om densamma ävensom ofördröjligen översändas till samtliga fullmäktige. Skall å stämman förekomma ärende innefattande förslag till ändring av bolagsordningen, varde det huvudsakliga innehållet av ändringen angivet i kallelsen och förteckningen.

Har fullmäktig eller delägare enligt 68 § framställt yrkande om ärendes hänskjutande till prövning på ordinarie stämman å sådan tid att ärendet icke kunnat angivas i kallelsen till stämman, skall genom styrelsens för-

sorg ofördröjligen om ärendets hänskjutande till stämman tillkännagivande äga rum på det sätt, som i bolagsordningen stadgas för kallelse till ordinarie bolagsstämma.

Ärende, som ej angivits i kallelsen till stämman eller varom tillkännagivande icke ägt rum efter vad i andra stycket stadgas, eller som ej upptagits i förteckningen, må icke vid stämman företagas till avgörande, där ej i fråga om ordinarie stämma ärendet enligt denna lag eller bolagsordningen skall förekomma på stämman eller omedelbart föranledes av ärende som där skall avgöras. Ej heller må ärende angående ändring av bolagsordningen företagas till avgörande å ordinarie eller extra stämma, med mindre föreskriften i första stycket sista punkten iakttagits. Utan hinder av vad sålunda stadgats må dock å såväl ordinarie som extra stämma kunna fattas beslut om utlysande av extra stämma för behandling av visst ärende.

Då särskild kallelse skall ske till fortsatt stämma, skall beträffande kallelsens innehåll och påföljden av att ärende icke angivits i kallelsen vad ovan i denna paragraf är stadgat äga motsvarande tillämpning.

72 §.

Underlåter styrelsen att i föreskriven ordning kalla fullmäktige till ordinarie bolagsstämma eller har styrelsen ej senast två veckor efter påfordran, som i 69 § tredje stycket sägs, utlyst extra bolagsstämma att hållas så snart det med iakttagande av föreskriven kallelsetid kan ske, vare lag som i 100 § 2 och 3 mom. sägs.

73 §.

Å ordinarie bolagsstämma skola till avgörande företagas frågorna om fastställelse av balansräkningen med de ändringar eller tillägg, som må finnas erforderliga, samt om beviljande av ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören för den tid redovisningen omfattar. Stämman skall också fatta beslut i anledning av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.

Med beslut i nämnda frågor skall dock anstå till fortsatt stämma å viss dag minst en och högst två månader därefter, om det påfordras av minst en tiondel av närvarande fullmäktige. Utöver nämnda tid vare uppskov med sådant beslut ej medgivet.

Om skyldighet att inom viss tid till försäkringsinspektionen insända avskrift av balansräkningen jämte andra handlingar stadgas i 94 §.

74 §.

Styrelsen och verkställande direktören vare pliktiga att å ordinarie bolagsstämma, i den mån det av fullmäktig eller delägare äskas och kan ske utan förfång för bolaget, meddela till buds stående närmare upplysningar angående förhållanden, som kunna inverka på bedömandet av värdet av bolagets tillgångar, av dess ställning i övrigt och av resultatet av dess verk-

samhet samt av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolagets angelägenheter.

Det åligger styrelsen och verkställande direktören att jämväl eljest å bolagsstämma meddela upplysning efter vad nu är sagt i avseende å ärende, som skall förekomma å stämman.

Om för lämnande av begärd upplysning erfordras uppgifter, som ej äro tillgängliga å stämman, skall upplysningen inom två veckor därefter skriftligen hos bolaget hållas tillgänglig för delägarna ävensom översändas till samtliga fullmäktige och till delägare, som framställt begäran om densamma.

Finner styrelsen att begärd upplysning icke kan av styrelsen eller verkställande direktören utan förfång för bolaget lämnas å stämman, skall upplysningen i stället lämnas till bolagets revisorer inom två veckor därefter. Revisorerna skola inom en månad efter stämman till styrelsen avgiva skriftligt yttrande, huruvida den begärda upplysningen lämnats till dem samt huruvida upplysningen enligt deras mening bort föranleda ändring i revisionsberättelsen eller eljest giver anledning till erinran. Där det är fallet, skall ändringen eller erinringen angivas i yttrandet. Revisorernas yttrande skall av styrelsen hållas hos bolaget tillgängligt för delägarna samt i avskrift översändas till samtliga fullmäktige och till delägare, som framställt begäran om upplysningen.

Om talan mot styrelseledamot, verkställande direktören, revisor eller fullmäktig.

75 §.

Ansvarsfrihet må ej anses vara styrelseledamot eller verkställande direktören beviljad, såframt minst fem fullmäktige röstat däremot.

Varder talan å förvaltningen under det räkenskapsår redovisningen avser ej anställd inom sex månader från det redovisningshandlingarna och revisionsberättelsen framlades på bolagsstämma, vare så ansett som om ansvarsfrihet blivit beviljad.

Om ansvarsfrihet blivit beviljad, må likväl talan kunna anställas mot styrelseledamot eller verkställande direktören på grund av åtgärd, om vars vidtagande eller betydelse för bolaget, styrelsen, styrelseledamot eller verkställande direktören uppsåtligen eller av vårdslöshet i redovisningshandlingarna eller eljest till bolagsstämman eller i upplysning enligt 74 § tredje stycket eller ock genom bokföringen eller eljest till revisorerna lämnat i väsentliga hänseenden oriktiga eller ofullständiga upplysningar. Talan, som grundas därpå att styrelseledamot eller verkställande direktören begått brottslig handling, må ock eljest kunna mot honom anställas, såframt ej beviljad ansvarsfrihet uppenbarligen avsett även nämnda handling.

76 §.

Har ansvarsfrihet enligt 75 § icke blivit styrelseledamot eller verkställande direktören beviljad, äge fullmäktige till det antal, som i nämnda paragraf

stadgas, å bolagets vägnar föra talan mot honom å förvaltningen. Samma lag vare i fråga om anställande av sådan talan som enligt vad där sägs må anställas utan hinder av att ansvarsfrihet blivit beviljad.

Sedan talan blivit anställd, må den omständigheten, att en eller flera av de fullmäktige som anställt talan avstått från denna, ej utgöra hinder för de övriga att fullfölja talan, ändå att deras sammanlagda antal är mindre än ovan sagts.

Fullmäktige, som enligt första stycket anställt talan mot styrelseledamot eller verkställande direktören, svare för rättegångskostnaderna, dock med rätt att av bolaget erhålla ersättning, i den mån kostnaderna täckas av vad genom rättegången kommit bolaget till godo.

77 §.

Har förslag om anställande av talan för bolaget om skadestånd mot revisor på grund av hans uppdrag prövats på bolagsstämma, vare i fråga om fullmäktiges rätt att å bolagets vägnar föra sådan talan lag som i 76 § sägs, därest förslaget blivit av stämman antaget eller ock biträts av minst fem fullmäktige.

Talan må ej anställas mot revisor sedan två år förflutit från det revisionsberättelsen framlades å bolagsstämma eller yttrande enligt 74 § avgavs.

Mot fullmäktig må bolaget ej väcka talan om skadestånd enligt 108 §, sedan två år förflutit efter beslut eller åtgärd därå talan grundas.

Utän hinder av vad i andra och tredje styckena sägs må talan anställas som grundas därpå att revisor eller fullmäktig begått brottslig handling.

78 §.

Uppgörelse mellan bolaget och styrelseledamot, verkställande direktören eller revisor rörande honom i sådan egenskap åliggande skadeståndsskyldighet vare ej bindande för bolaget, där den träffats innan tid för anställande av talan mot honom gått till ända efter vad ovan är stadgat. Bolaget vare dock bundet av uppgörelse, som träffats av bolagsstämma. Är fråga om uppgörelse med styrelseledamot eller verkställande direktören, skola revisorerna höras i ärendet. Ej må uppgörelse anses träffad av stämman, om minst fem fullmäktige röstat däremot. För fullmäktig skadeståndstalan å bolagets vägnar, vare uppgörelse ej gällande med mindre den biträts av honom. Skall fråga om uppgörelse behandlas å stämman, skola, ändå att denna ej är ordinarie, föreskrivna kallelseåtgärder vara vidtagna senast två veckor före stämman.

Om ändring av bolagsordningen så ock om ändring av livräntegrunderna.

79 §.

Beslut om ändring av bolagsordningen vare ej giltigt, med mindre samtliga fullmäktige förenat sig därom eller beslutet fattats å två på varandra

följande bolagsstämmor och å den sista stämman biträts av minst två tredjedelar av samtliga röstande.

Är för giltighet av beslut som avses i första stycket något ytterligare villkor bestämt i bolagsordningen, lände ock det till efterrättelse.

80 §.

Beslut om ändring av livräntegrunderna fattas av styrelsen.

81 §.

Sedan stadfästelse meddelats å ändring av bolagsordning eller livräntegrunder, skall ändringen av styrelsen eller verkställande direktören ofördröjligen anmälas för registrering. Ändringsbeslutet må ej gå i verkställighet innan registrering skett. Vid anmälningen skola fogas två enligt 115 § andra stycket bestyrkta avskrifter av beslutet om stadfästelse.

Om talan å bolagsstämmobeslut.

82 §.

1 mom. Menar styrelsen, styrelseledamot, verkställande direktören, fullmäktig eller delägare att beslut, som fattats å bolagsstämman, icke tillkommit i behörig ordning eller eljest strider mot denna lag eller bolagsordningen eller grunderna, äge därå tala genom stämning å bolaget.

Grundas talan därpå, att beslutet icke tillkommit i behörig ordning eller att det eljest kränker allenast den rätt som tillkommer fullmäktig eller delägare, skall talan väckas inom tre månader från beslutets dag. Försummas det, vare beslutet gällande.

Hava vid bolagsstämmobeslut, som skall anmälas för registrering, i denna lag eller bolagsordningen upptagna föreskrifter om särskild röstpluralitet icke rätteligen iakttagits, vare, ehuru klandertalan ej väckts, beslutet icke gällande, utan så är att registrering av beslutet ägt rum i strid mot 106 § andra stycket jämfört med 304 § 2 mom. lagen om försäkringsrörelse.

2 mom. Har talan å bolagsstämmobeslutet anhängiggjorts, äge domstolen, när skäl därtill förekommer, att innan målet avgöres förordna att beslutet ej må verkställas. Om förordnandet skall, där beslutet är av beskaffenhet att böra registreras, meddelande ofördröjligen genom rättens försorg avsändas för registrering.

Domstols dom, varigenom bolagsstämmobeslut upphävts eller ändrats, gälle jämväl för fullmäktig eller delägare, ändå att han ej fört talan.

83 §.

Har bolagsstämman bestämt arvode åt styrelseledamot, revisor eller tjänsteman i bolaget eller eljest åt någon för fullgörande av honom meddelat uppdrag, äge fullmäktige till ett antal av minst fem inom tre månader från beslutets dag hos rätten göra skriftlig ansökan om prövning av arvodets

storlek, därest det förmenas vara för högt; och äge rätten efter vederbörandes hörande jämka arvodet, om det finnes uppenbarligen vara bestämt till oskäligt belopp.

Om försäkringsfonden så ock om livräntegrunder.

84 §.

I bolagets balansräkning skall såsom skuld under benämningen försäkringsfond upptagas värdet balansdagen av bolagets ansvarighet på grund av *dels* inträffade försäkringsfall (ersättningsreserv), *dels ock* löpande försäkringar (premiereserv). Livräntereserven hänföres till premiereserven.

85 §.

Livräntegrunderna skola avse att trygga bolagets förmåga att fullgöra sina förpliktelser i vad angår utgivande av livräntor.

Finnas grunderna icke längre fylla det avsedda ändamålet, åligge det styrelsen och verkställande direktören att utan dröjsmål föranstalta om erforderlig ändring av grunderna.

86 §.

1 mom. Livräntegrunderna skola innehålla antaganden rörande dödlighet och andra riskmått, räntefot samt omkostnader. Grunderna må ock, där så finnes ändamålsenligt, innehålla föreskrifter om särskilda säkerhetstillägg. Antagandena skola väljas så, att de kunna anses vart för sig betryggande; dock må avvikelse härifrån ske i den mån i grunderna ingående föreskrifter om särskilda säkerhetstillägg föranleda därtill.

2 mom. Grunderna skola vara så avfattade, att vid envar tidpunkt livräntereserven utgör kapitalvärdet av bolagets framtida utgifter för beviljade livräntor.

3 mom. Vid bedömande av frågan huruvida ändring av grunderna för redan beviljade livräntor bör ske, må beträffande ett vart antagande hänsyn tagas till den säkerhet, som kan anses vara för handen i övriga antaganden för ifrågavarande livräntor, samt till storleken av särskilda säkerhetstillägg.

87 §.

1 mom. Erfordras på grund av ändrade förhållanden väsentlig ökning av livräntereserven för redan beviljade livräntor, må för bestämd tid meddelas stadfästelse å särskilda livräntegrunder (övergångsgrunder).

Har bolaget tillfälligt lidit avsevärd förlust till följd av att tillgångarna sjunkit i värde eller genom annan omständighet, må ock stadfästelse meddelas å övergångsgrunder, där detta finnes främja försäkringstagarnas intresse.

I övergångsgrunderna må, utan hinder av vad i 86 § 2 mom. är stadgat rörande livräntegrunder, föreskrivas, att vid beräkning av livräntereserven kapitalvärdet av bolagets framtida utgifter skall minskas med kapitalvärdet

av överskott, som väntas uppkomma i rörelsen under den tid övergångsgrunderna äro gällande.

Utän synnerliga skäl må övergångsgrunder icke gälla under längre sammanhängande tid än tio år.

2 mom. Beträffande stadfästelse å övergångsgrunder gälle vad i 23 § är stadgat. Som villkor för stadfästelse å övergångsgrunder må föreskrivas, att bolaget skall på sätt i 89 § är stadgat sätta jämväl andra värdehandlingar, än där avses, i särskilt förvar.

88 §.

Vid envar tidpunkt skall ett belopp motsvarande summan av livräntereserven och förfallna icke utbetalda livräntebelopp (försäkringsfonden för livräntor) vara redovisat i följande slag av värdehandlingar:

1. obligationer eller andra skuldförbindelser, som utfärdats eller garanterats av staten;

2. obligationer utfärdade av Sveriges allmänna hypoteksbank, Konungariket Sveriges stadshypotekskassa, Svenska bostadskreditkassan, Svenska skeppshypotekskassan eller Inteckningsbanken aktiebolag eller av hypoteksaktiebolag, som enligt vad därom finnes stadgat står under tillsyn av bank- och fondinspektionen;

3. av riksbanken, svenskt bankaktiebolag, postsparbanken, svensk sparbank, Svenska jordbrukskreditkassan eller centralkassa för jordbrukskredit utfärdade fordringsbevis, med undantag av sådana för den allmänna rörelsen avsedda förskrivningar, som medföra rätt till betalning först efter utfärdarens övriga fordringsägare (förlagsbevis);

4. obligationer eller andra skuldförbindelser, utfärdade eller garanterade av svensk kommun, som till lånets upptagande eller garanterande erhållit Konungens tillstånd;

5. av svenskt industriföretag utfärdade obligationer, vilka offentligen utbjudits av svenskt bankaktiebolag;

6. skuldförbindelser, för vilka bolaget äger säkerhet genom inteckning i fast egendom inom två tredjedelar av senast fastställda taxeringsvärde, ävensom skuldförbindelser med säkerhet av inteckning i tomträtt inom två tredjedelar av senast fastställda taxeringsvärde och med den ytterligare begränsning med hänsyn till tomträttsavtalets innehåll eller andra omständigheter, som försäkringsinspektionen föreskriver; dock att i varje fall åbyggnad skall, för att inteckning i fastigheten eller tomträtten må godkännas, vara brandförsäkrad i försäkringsbolag som avses i lagen om försäkringsrörelse eller i utländsk försäkringsanstalt med rätt att driva försäkringsrörelse här i riket;

7. inhemska eller utländska värdehandlingar, som till sin art och till den säkerhet de erbjuda kunna anses jämförliga med några av de under 1—6 nämnda; dock att värdehandlingar, vilka enligt sin lydelse skola infrias i främmande valuta, må användas för redovisning allenast i den mån de motsvara försäkringsfonden för egen räkning för livräntor i samma valuta; eller ock i följande tillgångar av annan art:

8. värdet av återförsäkringsgivares ansvarighet på grund av i återförsäkring övertagna livräntor, dock att värdet av utländsk försäkringsanstalts ansvarighet ej må i vidsträcktare mån användas till redovisning av försäkringsfonden än försäkringsinspektionen med hänsyn till försäkringstagar-
nas säkerhet finner kunna medgivas.

Utan hinder av vad i första stycket är stadgat må ett belopp, motsvarande högst en tiondel av försäkringsfonden för egen räkning för livräntor i svensk valuta redovisas i andra värdehandlingar än i första stycket 1—7 avses, dock icke i aktier.

Med försäkringsfond för egen räkning förstås den del av fonden, som icke motsvarar värdet av återförsäkringsgivares ansvarighet.

89 §.

1 mom. De värdehandlingar, i vilka enligt 88 § försäkringsfond för livräntor helt eller delvis redovisas, skola förvaras avskilda från bolagets övriga tillgångar och under minst två lås med olika nycklar, av vilka en innehaves av ett av försäkringsinspektionen förordnat ombud. I de sålunda förvarade handlingarna njute livräntetagarna panträtt såsom i handfången pant till säkerhet för fullgörande av bolagets förbindelser beträffande livräntor.

Det åligger styrelsen och verkställande direktören att tillse att, på sätt i första stycket är sagt, vid envar tidpunkt värdehandlingar till erforderligt belopp satts i särskilt förvar. Hava värdehandlingar satts i förvar till större värde än som enligt denna lag erfordras, må försäkringsinspektionen på framställning av styrelsen eller verkställande direktören lämna tillstånd till utbekommande av värdehandlingar svarande mot överskottet. Styrelsen eller verkställande direktören äge jämväl för utbetalande av förfallet livräntebelopp, för vilket avsättning ägt rum, utbekomma handlingar av motsvarande värde. Utbyte av värdehandling mot annan handling av motsvarande värde må äga rum, där sådant påkallas av styrelsen eller verkställande direktören.

Behöver bolaget för bevakande av sin rätt på grund av värdehandling, som blivit satt i särskilt förvar, eller för annat dylikt ändamål tillgång till sådan handling, vare ombudet pliktigt att till behörig företrädare för bolaget emot kvitto utlämna handlingen mot skyldighet för styrelsen och verkställande direktören att inom skälig tid återställa handlingen eller avlämna annan handling av motsvarande värde.

2 mom. Har bolaget enligt denna lag satt i särskilt förvar värdehandlingar motsvarande värdet av försäkringsfonden för livräntor på grund av försäkringar, som av bolaget mottagits i återförsäkring, skall panträtten tillkomma livräntetagarna i det bolag, som tagit återförsäkringen.

90 §.

Det åligger ombud som i 89 § avses att, där styrelsen eller verkställande direktören icke fullgör vad dem enligt nämnda lagrum åligger, därom ofördröjligen göra anmälan hos försäkringsinspektionen.

Ombudet äge av bolaget uppbära arvode till belopp, som bestämmes av försäkringsinspektionen.

Om aktuarie.

91 §.

I bolaget skola förekommande försäkringstekniska utredningar och beräkningar utföras under överinseende av en därtill anställd person (aktuarie). Denne skall uppfylla villkoren för behörighet att utöva befattning såsom aktuarie i försäkringsbolag som meddelar livförsäkring. Inspektionen må utan hinder av dylika villkor godkänna viss person såsom aktuarie i bolaget.

Det åligger styrelsen eller verkställande direktören att, när aktuarie antagits eller frånträtt sin befattning, därom ofördröjligen göra anmälan för registrering.

Rätt att göra anmälan enligt andra stycket tillkommer den som beröres av anmälingen.

Om premier och statistik.

92 §.

Försäkring skall av bolaget meddelas till skälig premie. Den indelning i riskklasser, som ligger till grund för premiesättningen, skall underställas försäkringsinspektionen för godkännande.

93 §.

Bolaget skall upprätta fortlöpande statistik att tjäna som ledning vid premiesättningen och kontrollen därav. Statistiken skall anordnas enligt plan, som godkänts av försäkringsinspektionen.

Om tillsyn.

94 §.

Sist en månad efter ordinarie bolagsstämma eller, om stämma ej hållits inom stadgad tid, inom sju månader från föregående räkenskapsårs utgång skall genom styrelsens och verkställande direktörens försorg till försäkringsinspektionen insändas *dels* avskrift av balansräkningen, vinst- och förlusträkningen, förvaltningsberättelsen och revisionsberättelsen, *dels* en särskild redogörelse angående bolagets verksamhet under räkenskapsåret och ställning balansdagen, *dels* redogörelse för beräkning av livräntereserven, *dels* ock sammandrag av statistiken. Redogörelserna och sammandraget skola upprättas enligt anvisningar, som meddelas av inspektionen, samt vara undertecknade, den förra redogörelsen ävensom sammandraget av styrelsen och verkställande direktören samt den senare redogörelsen av aktuarien.

På avskriften av balansräkningen skall finnas av styrelseledamot eller verkställande direktören undertecknat bevis, huruvida balansräkningen fastställts eller ej; i förstnämnda fall skall beviset tillika innehålla uppgift om bolagsstämmans beslut i anledning av bolagets vinst eller förlust enligt balansräkningen.

95 §.

Det åligger styrelsen och verkställande direktören att inom nio månader efter varje räkenskapsårs utgång till försäkringsinspektionen insända redogörelse i vad mån livränterörelsens förlopp avvikit från grunderna. Redogörelsen skall upprättas enligt anvisningar, som meddelas av inspektionen, samt vara undertecknad av aktuarien.

96 §.

Styrelsen och verkställande direktören vare jämväl i andra fall än i 94 och 95 §§ sägs pliktiga att lämna försäkringsinspektionen de upplysningar angående verksamheten, som inspektionen finner erforderliga.

97 §.

Försäkringsinspektionen skall förordna revisor att med övriga revisorer deltaga i granskningen av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt bolagets räkenskaper.

Försäkringsinspektionen äger när som helst återkalla uppdraget och i stället förordna ny revisor.

För revisor som förordnats av försäkringsinspektionen skall inspektionen utfärda instruktion. Revisorn äge av bolaget uppbära arvode till belopp, som bestämmes av inspektionen.

98 §.

Försäkringsinspektionen äger sammankalla bolagets styrelse, när sådant prövas nödigt. Har styrelsen icke efterkommit av inspektionen framställd begäran om utfärdande av kallelse till extra bolagsstämma, må kallelse utfärdas av inspektionen.

99 §.

1 mom. Det åligger styrelsen och verkställande direktören att när som helst för befattningshavare hos försäkringsinspektionen, som enligt av Konungen meddelade bestämmelser har att i sådant avseende företräda inspektionen, hålla bolagets kassa och övriga tillgångar samt böcker, räkenskaper, statistik och andra handlingar tillgängliga för granskning.

2 mom. Befattningshavare hos försäkringsinspektionen, som enligt av Konungen meddelade bestämmelser har befogenhet att företräda inspektionen, äger närvara vid bolagsstämma eller inspektionen utlyst styrelsesammanträde och deltaga i överläggningarna.

3 mom. Vad försäkringsinspektionens företrädare vid granskning av böcker, räkenskaper och andra handlingar eller vid bolagsstämma eller styrelse-

sammanträde må hava erfårit angående enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden må ej yppas för allmänheten.

100 §.

1 mom. Försäkringsinspektionen äge meddela de erinringar i fråga om bolagets verksamhet, som inspektionen finner påkallade.

2 mom. Finner försäkringsinspektionen,

att avvikelse skett från denna lag eller från bestämmelser för bolaget, vilka med stöd därav meddelats av myndighet, eller från bolagsordningen eller från livräntegrunderna,

att bolagsordningen eller livräntegrunderna icke längre äro tillfredsställande,

att de tillgångar, i vilka försäkringsfonden redovisas, icke äro tillfyllest, att premiesättningen icke är skälig,

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

att eljest allvarlig anmärkning mot bolagets verksamhet föreligger,

skall inspektionen förelägga bolaget eller styrelsen att inom viss tid vidtaga de åtgärder, som prövas härav påkallade.

3 mom. Har föreläggande som i 2 mom. sägs icke inom den bestämda tiden efterkommit och har ej heller annorledes det anmärkta förhållandet undanröjts, skall försäkringsinspektionen göra anmälan därom hos Konungen, som må förelägga bolaget att inom viss tid vidtaga åtgärder för vinnande av rättelse.

101 §.

Försäkringsinspektionen äge förelägga vite vid meddelande av föreskrift enligt denna lag.

102 §.

Till bestridande av kostnaden för försäkringsinspektionens organisation och verksamhet skall bolaget årligen erlægga bidrag enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen. Detta bidrag skall bestämmas till högst en femtedels procent av bolagets hela inkomst av avgifter för nästföregående kalenderår.

103 §.

Ledamot av eller befattningshavare hos försäkringsinspektionen må ej vara ledamot i styrelsen för eller anställd hos bolaget.

Om frivillig överlåtelse av försäkringsbestånd.

104 §.

Vad i lagen om försäkringsrörelse är stadgat om frivillig överlåtelse av försäkringsbestånd skall äga motsvarande tillämpning vid avtal mellan bolaget och annan försäkringsanstalt om dylik överlåtelse.

Om anskaffning av försäkringsansökningar.

105 §.

Det åligger styrelsen och verkställande direktören att övervaka att anskaffning av ansökningar om försäkring hos bolaget sker på sätt som överensstämmer med god försäkrings sed. Konungen äger meddela närmare bestämmelser angående anskaffningsverksamheten och må därvid tillika förordna, att frågor rörande densamma skola, på sätt och i den omfattning som i nämnda bestämmelser angives, handläggas av en av Konungen utsedd nämnd.

Om registrering.

106 §.

Anmälan för registrering skall ingivas eller i betalt brev med posten insändas till försäkringsinspektionen. Sådan anmälan skall vara åtföljd av stadgade avgifter.

I försäkringsregistret skall införas:

1. bolagets firma;
 2. bolagets postadress;
 3. tiden för ordinarie bolagsstämmas hållande;
 4. det sätt, varpå kallelse till bolagsstämma skall ske och andra meddelanden kungöras fullmäktige och delägare, ävensom den tid före stämma, då föreskrivna kallelseåtgärder senast skola vara vidtagna;
 5. varje styrelseledamots och styrelsesuppleants samt verkställande direktörens och vice verkställande direktörens så ock, där eljest någon ensam eller i förening med annan är bemyndigad att teckna bolagets firma, dennes fullständiga namn och hemvist;
 6. av vilka och huru bolagets firma skall tecknas, där den ej tecknas av styrelsen; samt
 7. beträffande revisor och revisorssuppleant, som enligt denna lag eller bolagsordningen skall vara auktoriserad revisor eller godkänd granskningsman, uppgift om hans fullständiga namn och hemvist.
- Med avseende å registrering gälle i övrigt i tillämpliga delar vad i lagen om försäkringsrörelse är stadgat.

Om klagan över försäkringsinspektionens beslut.

107 §.

Vad om klagan över försäkringsinspektionens beslut är stadgat i 318 § lagen om försäkringsrörelse skall i tillämpliga delar gälla i fråga om klagan över beslut som av inspektionen meddelas enligt bestämmelse i denna lag.

Om skadestånd.

108 §.

Har styrelseledamot, verkställande direktören eller revisor vid fullgörandet av sitt uppdrag uppsåtligen eller av vårdslöshet tillskyndat bolaget skada, vare han pliktig att till bolaget utgiva ersättning för skadan.

Där medhjälpare, som av revisor anlåtats för granskningsarbetet, vid uppdragets utförande uppsåtligen eller av vårdslöshet tillskyndat bolaget skada, svare revisorn för skadan.

Har fullmäktig genom överträdelse av denna lag, bolagsordningen eller livräntegrunderna uppsåtligen eller av grov vårdslöshet tillskyndat bolaget skada, vare ock han pliktig att till bolaget utgiva ersättning för skadan.

109 §.

Har styrelseledamot eller annan som avses i 108 § första stycket genom överträdelse av denna lag, bolagsordningen eller livräntegrunderna uppsåtligen eller av vårdslöshet tillskyndat tredje man skada, vare han pliktig att till denne utgiva ersättning för skadan. Samma lag vare, där fullmäktig genom sådan överträdelse uppsåtligen eller av grov vårdslöshet tillskyndat tredje man skada.

110 §.

Ävilar ersättningsskyldighet styrelseledamot eller annan enligt 108 § första eller andra stycket eller 109 § första punkten, och föreligger allenast ringa vårdslöshet, må ersättningen nedsättas, där det med hänsyn jämväl till skadans storlek och omständigheterna i övrigt prövas skäligt.

Har fullmäktig ådragit sig ersättningsskyldighet jämlikt 108 § tredje stycket eller 109 § andra punkten, må ock ersättningen nedsättas, där det med hänsyn till hans skuld och omständigheterna i övrigt prövas skäligt.

Nedsättning efter vad nu är sagt äge ej rum, om den ersättningsskyldiges förfarande innefattade brottslig handling.

111 §.

Äro flera ersättningsskyldiga för skada efter vad i 108—110 §§ är stadgat, svare de för ersättningen en för alla och alla för en, den vars ersättningsskyldighet nedsatts enligt 110 § dock allenast med det nedsatta beloppet. Sinsemellan skola de taga del i ersättningens gäldande efter ty med hänsyn till den större eller mindre skuld, som finnes ligga envar av dem till last, samt till omständigheterna i övrigt prövas skäligt.

Allmänna bestämmelser.

112 §.

Av aktierna i svenskt aktiebolag må bolaget icke utan försäkringsinspektionens medgivande äga mer än en tjugondel eller, om aktier med olika röst-

värde finnas, större antal än att röstetalet för aktierna utgör högst en tjugondel av röstetalet för samtliga aktier.

113 §.

Bolaget må ej utlåna medel till styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktören, vice verkställande direktören, aktuarien eller revisor i bolaget. Ej heller må lån utlämnas mot borgen av person, som ovan sägs.

114 §.

I fråga om försäkring, som grundar sig på avtal, gälle, att försäkringsbrevet skall innehålla ej mindre uppgift om de allmänna försäkringsvillkoren än även de särskilda villkoren för den försäkring, som avses i brevet.

115 §.

Skall enligt bestämmelse i denna lag anmälan göras eller annan handling undertecknas av styrelsen, skall egenhändig namnunderskrift tecknas av minst hälften av hela antalet styrelseledamöter eller vid förfall för styrelseledamot av styrelsesuppleant. Där undertecknande skall ske av samtliga styrelseledamöter, må ock vid förfall för styrelseledamot egenhändig namnunderskrift tecknas av styrelsesuppleant. Skall handling undertecknas av verkställande direktören, må vid förfall för honom undertecknande ske av vice verkställande direktören eller, vid förfall även för honom, av styrelseledamot eller styrelsesuppleant, som därtill bemyndigats av styrelsen.

Avskrift, som på grund av särskild föreskrift i denna lag skall vara bestyrkt enligt detta stycke, skall vara till riktigheten bestyrkt av notarius publicus eller landsfiskal eller ock av minst två personer, som hava ställning av styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktör, vice verkställande direktör eller firmatecknare.

Annan avskrift skall, där ej särskild föreskrift givits, vara till riktigheten bestyrkt av två personer.

116 §.

Skall på grund av stadgande i denna lag eller föreskrift i bolagsordningen kungörelse äga rum i tidning inom viss ort, bör sådan tidning väljas som genom sin spridning är ägnad att bringa kungörelsen till allmän kändedom.

117 §.

Bolaget vare uti de mål, för vilka ej annorlunda genom lag stadgas, lydande under Stockholms rådhusrätt.

118 §.

Innehåller bolagsordningen förbehåll, att tvister mellan bolaget och styrelsen, styrelseledamot, verkställande direktören eller fullmäktige, skola hänskjutas till avgörande av en eller flera skiljemän, äge det förbehåll sam-

ma verkan som tillkommer skiljeavtal. Om påkallande av förbehållets tillämpning gälle vad om stämning i denna lag finnes stadgat; där styrelsen vill föra klandertalan mot bolagsstämmbeslut på grund, som avses i 82 § 1 mom. andra stycket, skall styrelsens rätt till talan anses bevarad, om den i 47 § omförmälda stämman blivit inom klandertiden utlyst att hållas så snart det med iakttagande av föreskriven kallelsetid kan ske.

119 §.

Kan det antagas, att bolagets verksamhet vinner i ändamålsenlighet genom medverkan i visst hänseende av statlig myndighet utan att myndigheten därav vållas påtaglig olägenhet, må Konungen förordna, att sådan medverkan skall lämnas, ävensom meddela de föreskrifter som påkallas därav.

AVDELNING 3.

Om trafikförsäkringsnämnden.

120 §.

För avgivande av yttranden i frågor som avses i 121 § skall finnas en särskild nämnd, *trafikförsäkringsnämnden*, bestående av fyra ledamöter med lika många suppleanter. Av ledamöterna skall en vara ordförande och en vice ordförande. Ordföranden och vice ordföranden jämte suppleanterna för dem skola vara rättsbildade och hava insikter i de frågor, vilka falla inom nämndens verksamhet. Övriga ledamöter och suppleanter böra äga sådan praktisk erfarenhet, som gör dem skickade att bedöma skaderegleringsfrågor i trafikförsäkring.

Ledamot eller suppleant må icke innehava uppdrag i Trafikförsäkringsbolaget såsom styrelseledamot, styrelsesuppleant, fullmäktig eller suppleant för fullmäktig eller vara anställd i bolagets tjänst.

Ledamöter och suppleanter skola utses av Konungen för en tid av fem år samt äga uppbära arvode med belopp som Konungen bestämmer.

Arvoden jämte övriga kostnader för nämndens verksamhet bestridas av bolaget.

Konungen meddelar närmare bestämmelser om nämnden.

121 §.

Bolaget skall, innan slutlig uppgörelse träffas med ersättningsökande, från nämnden inhämta yttrande i frågor angående ersättning för

a) sådan invaliditet där nedsättningen av arbetsförmågan uppgår till minst en tiondel,

b) sådant lyte eller annat stadigvarande men som icke inverkar på den skadades arbetsförmåga men som ändock är av svårare art, samt

c) förlust av försörjare.

Vad sålunda stadgas skall jämväl gälla om vid tiden för uppgörelsens

träffande synes sannolikt, att sådan invaliditet eller sådant lyte eller men, som nyss nämnts, kommer att föreligga.

Bolaget äger, om särskild anledning därtill förefinnes, även i annan fråga om ersättning för personskada inhämta yttrande från nämnden.

Skyldighet att inhämta nämndens yttrande föreligger icke, om ersättningsfrågan är föremål för domstols prövning.

Om skyldighet för bolaget att i visst fall inhämta yttrande stadgas i 11 §.

122 §.

Nämnden är skyldig att på begäran av domstol i där anhängigt mål avgiva yttrande rörande ersättning för personskada i följd av trafik med motorfordon eller traktor.

AVDELNING 4.

Straffbestämmelser.

123 §.

Har trafikförsäkringspremie icke erlagts sist å sjunde dagen efter förfallodagen eller, där försäkringstagaren icke före sistnämnda dag av bolaget erhållit besked om premiens belopp och förfallodag, sist å sjunde dagen efter det sådant besked kom honom till handa, och brukas ändock fordonet i trafik av försäkringstagaren eller med hans vilja av annan, innan premien guldits, straffes försäkringstagaren med dagsböter.

Med dagsböter straffes ock envar annan, som brukar motorfordon eller traktor med kännedom om att sådan underlåtenhet att betala premie som i första stycket sägs föreligger.

Vad ovan stadgas avser icke brukande av fordon, varå gäller på avtal grundad trafikförsäkring.

124 §.

Underlåter försäkringstagare att lämna uppgift eller göra anmälan, som avses i 2 § fjärde stycket, eller giver han i sådan uppgift eller anmälan vederliggen oriktigt meddelande, straffes med dagsböter, där ej å förseelsen straff är utsatt i allmänna strafflagen.

125 §.

Med dagsböter eller fängelse straffes

1. styrelseledamot, verkställande direktör eller annan, som i anmälan för registrering eller i handling som fogas därvid uppsåtligen eller av grov vårdslöshet meddelar oriktig eller vilseledande uppgift;

2. styrelseledamot eller verkställande direktör, där han uppsåtligen eller av grov vårdslöshet meddelar oriktig eller vilseledande uppgift i handling, som hålles tillgänglig enligt 68, 71 eller 74 § eller som framlägges på bolags-

stämma, eller i påskrift å sådan handling eller i handling eller meddelande av kungöres eller sändes till fullmäktig eller delägare;

3. styrelseledamot eller verkställande direktör, där han vid upprättande av balansräkning, vinst- och förlusträkning eller förvaltningsberättelse, varom förmåles i 49 §, uppsåtligen förfar i strid mot bestämmelse i 51 §, 52 § 2 eller 3 mom., 53 eller 54 §.

4. revisor, där han i revisionsberättelse eller annan handling, som framlägges på bolagsstämma eller annorledes hålles tillgänglig enligt 68 eller 74 § eller sändes till fullmäktig eller delägare, eller i påskrift å sådan handling uppsåtligen eller av grov vårdslöshet meddelar oriktig eller vilseledande uppgift rörande bolagets angelägenheter eller uppsåtligen eller av grov vårdslöshet underlåter att göra anmärkning beträffande förvaltningen, ändå att anledning därtill föreligger.

126 §.

Med dagsböter eller fängelse straffes ock

1. styrelseledamot eller verkställande direktör, som uppsåtligen eller av vårdslöshet meddelar oriktig eller vilseledande uppgift i redogörelse eller bevis, som avses i 94 eller 95 §, eller vid lämnande av upplysning enligt 96 §;

2. aktuarie, där han i redogörelse, som enligt 94 eller 95 § avlämnats till försäkringsinspektionen, uppsåtligen eller av vårdslöshet meddelar oriktig eller vilseledande uppgift;

3. revisor eller revisors medhjälpare som, oaktat han insett eller bort inse, att skada därav kunnat följa, yppar något av vad vid verkställd granskning kommer till hans kännedom, utan att det med nödvändighet erfordras för fullgörande av hans uppdrag.

127 §.

Med dagsböter straffes

1. styrelseledamot eller verkställande direktör, där han vid upprättande av balansräkning eller vinst- och förlusträkning, som avses i 49 §, väsentligen eftersätter bestämmelsen 52 § 1 mom. eller med stöd av 52 eller 53 § meddelade bestämmelser, eller vid upprättande av handling varom nyss sagts eller av förvaltningsberättelse, som avses i 49 §, av vårdslöshet förfar i strid mot bestämmelse i 51 §, 52 § 2 eller 3 mom., 53 eller 54 §§;

2. revisor, där han annorledes än i 125 § 4 sägs vid upprättande av revisionsberättelse, som avses i 61 §, väsentligen eftersätter bestämmelserna i sistnämnda lagrum;

3. styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktör, vice verkställande direktör eller firmatecknare, där han uppsåtligen eller av vårdslöshet bestyrker avskrift, varom förmåles i 115 § andra stycket, ehuru avskriften är oriktig;

4. den som underlåtit att iakttaga föreskriften i 114 §.

128 §.

Förseelse, som avses i 123 § första stycket, skall åtalas vid domstol i den ort där fordonet skall anses hava sin hemort.

Åtal för försummelse att enligt bestämmelse i denna lag göra anmälan för registrering skall upptagas av Stockholms rådhusrätt.

129 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

Förslag
till
Lag om införande av lagen om trafikförsäkring
m. m.

1 §.

Den nu antagna lagen om trafikförsäkring m. m. skall med iakttagande av vad i denna lag stadgas lända till efterrättelse från och med den 1 juli 1951, och skall Trafikförsäkringsbolaget samma dag anses bildat. Konungen stadfäster bolagsordning och grunder för bolaget, att gälla från och med angivna dag.

Genom nya lagen upphävas, *dels*, med nedan angivna undantag, lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon, *dels* lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., *dels ock* vad i övrigt finnes i lag eller särskild författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

2 §.

Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen eller med stöd därav utfärdad författning, skall denna i stället tillämpas.

3 §.

Bestämmelserna i 1—19, 120—124 §§ och 128 § första stycket i nya lagen skola tillämpas först från och med den 1 januari 1954. Före nämnda tidpunkt skall vad i avdelning 2 nya lagen stadgas angående delägare i bolaget i tillämpliga delar gälla i fråga om envar, som enligt äldre lagen är försäkringspliktig i fråga om här i riket registrerat motorfordon.

4 §.

Före den 1 januari 1951 bestämmer Konungen vilka i 63 § 2 mom. nya lagen avsedda sammanslutningar, som intill den 1 januari 1954 skola äga utse fullmäktige i bolaget, ävensom det antal fullmäktige och suppleanter, som varje sammanslutning må utse.

Sammanslutning, som utsett fullmäktig och suppleant, skall till Konungen före den 1 juli 1951 lämna skriftlig uppgift om utsedda personers namn, yrke och postadress.

5 §.

Före den 1 juli 1951 utser Konungen dels för tiden intill den 1 januari 1954 tjugufem fullmäktige och lika många suppleanter, som avses i 63 § 1 mom. nya lagen, dels ock för tiden till och med 1954 års ordinarie bolagsstämma ordförande och vice ordförande i styrelsen jämte två suppleanter.

6 §.

För val av styrelse och revisorer utlyser Konungen bolagsstämman att hållas under senare halvåret 1951. Konungen äger uppdraga åt försäkringsinspektionen att vidtaga erforderliga kallelseåtgärder. Stämman öppnas av den Konungen därtill utser.

7 §.

Styrelsen skall ofördröjligen utse verkställande direktör och vice verkställande direktör i enlighet med 29 § nya lagen.

8 §.

Så snart styrelsen utsett verkställande direktör och vice verkställande direktör, göre styrelsen och verkställande direktören i enlighet med 106 § nya lagen anmälan till försäkringsinspektionen för bolagets registrering.

9 §.

Innan bolaget registrerats, kan det ej förvärva rättigheter eller ikläda sig skyldigheter, ej heller inför domstol eller annan myndighet söka, kära eller svara.

Å bolaget skall i tillämpliga delar gälla jämväl vad eljest i 187—189 §§ lagen om försäkringsrörelse är stadgat om åtgärd, som för försäkringsbolag vidtagits innan det registrerats.

10 §.

Staten förskjuter vid bolagets bildande ett garantikapital av tio miljoner kronor.

Å garantikapitalet erlägger bolaget ränta efter tre procent om året till dess återbetalning äger rum. Till betalning av ränta må dock ej användas annat än den vinst, som förefinnes å rörelsen i dess helhet enligt fastställd balansräkning för sista räkenskapsåret, i den mån vinsten icke enligt bolagsordningen skall avsättas till reservfonderna.

Har för visst år ränta å garantikapitalet ej till fullo kunnat gäldas, skall sålunda oguldet räntebelopp erläggas så snart det under iakttagande av stadgandet i andra stycket andra punkten kan ske.

11 §.

Återbetalning av garantikapital må icke ske förrän organisationskostnader, som enligt 13 § denna lag må hava uppförts som tillgång, fullständigt avskrivits.

Beslut om återbetalning av garantikapitalet, helt eller delvis, må ej bringas till verkställighet utan försäkringsinspektionens tillstånd.

Verkställd återbetalning skall av styrelsen och verkställande direktören ofördröjligen anmälas för registrering.

12 §.

Bolagets första räkenskapsår må, utan hinder av stadgandet i 50 § nya lagen, avse tiden intill utgången av ettdera av åren 1951 och 1952.

13 §.

De kostnader, som före utgången av år 1953 nedlagts å organisation av bolagets verksamhet må, där sådant i bolagsordningen bestämmes, upptagas såsom tillgång intill i bolagsordningen medgivet belopp. Sådana kostnader skola avskrivas med minst en åttondel för varje år med början år 1954.

14 §.

Utän hinder av vad ovan stadgats om ikraftträdande av nya lagen må den 31 december 1953 gällande trafikförsäkringsavtal med försäkringsanstalt, som avses i äldre lagen, förbli i kraft intill dess avtalet utlöper eller eljest upphör, dock längst till och med den 31 december 1958.

Där avtal genom tullverkets förmedling träffats med Trafikförsäkringsföreningen om trafikförsäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande införts från utlandet, så ock där föreningen avgivit förbindelse, som avses i 5 § äldre lagen, skall vad i första stycket stadgas äga motsvarande tillämpning beträffande avtalet och förbindelsen.

15 §.

I den mån efter 1953 års utgång trafikförsäkringsrörelse bedrivs av såväl Trafikförsäkringsbolaget som trafikförsäkringsanstalter, vilka avses i äldre lagen, lände följande till efterrättelse:

1. För den av anstalterna bedrivna verksamheten skola, där ej nedan annorlunda stadgas, gälla bestämmelserna i äldre lagen och med stöd därav utfärdade föreskrifter.

2. I stället för stadgandena i 11 samt 13—17 §§ äldre lagen skola tillämpas bestämmelserna i 9 samt 11—14 §§ nya lagen.

3. Då avtal om trafikförsäkring upphört vare anstalt skyldig att därom ofördröjligen göra anmälan till Trafikförsäkringsbolaget med uppgift om dagen för avtalets upphörande.

Vad i 18 § äldre lagen finnes stadgat äge ej tillämpning.

4. Den i nya lagen föreskrivna trafikförsäkringsnämnden skall den 1 januari 1954 träda i stället för Trafikförsäkringsanstalternas nämnd.

5. Vad i 21 § äldre lagen stadgas äge ej tillämpning. Befinnes skada, som avses i 17 § första punkten nya lagen, hava förorsakats genom fordon, å vilket trafikförsäkring var gällande i någon av anstalterna, äge bolaget, i

den mån försäkringstagaren är ansvarig för skadan, av den anstalten söka åter vad bolaget utgivit i anledning av skadan.

6. Kostnaderna för trafikförsäkringsnämnden så ock Trafikförsäkringsbolagets kostnader i anledning av skador, för vilka bolaget är ansvarigt enligt 17 § nya lagen, skola fördelas mellan bolaget och envar av anstalterna efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig under nästföregående kalenderår uppburit i premier för direkta trafikförsäkringar.

16 §.

Försäkringsanstalt, som avses i äldre lagen, skall efter trafikförsäkringsrörelsens upphörande till Trafikförsäkringsbolaget överlämna ett belopp motsvarande två tredjedelar av sin regleringsfond för trafikförsäkring.

Av de medel, som enligt första stycket tillförts bolaget, njute anstalt, vars regleringsfond efter upphörandet av trafikförsäkringsrörelsen upptages till negativt belopp, gottgörelse intill två tredjedelar av underskottet. Förslå ej medlen till full gottgörelse enligt vad i första punkten stadgas, skall nedläggning ske för envar anstalt i förhållande till vad denna eljest skulle ägt uppbära.

Har anstalt i följd av trafikförsäkringsrörelsens upphörande åsamkats kostnad, för vilken anstalten icke kan anses skäligen gottgjord genom den hos anstalten kvarstående delen av regleringsfonden eller genom ersättning enligt andra stycket, äge anstalten av bolaget härför erhålla särskild ersättning. Sådan ersättning må dock ej utgå i vidare mån än de medel, som enligt första stycket tillförts bolaget, därtill förslå, sedan full gottgörelse lämnats enligt andra stycket.

17 §.

Den som i följd av Trafikförsäkringsbolagets övertagande av trafikförsäkringens mister inkomst eller eljest lider förlust bör, i den mån så finnes skäligt, beredas gottgörelse av bolaget.

F ö r s l a g
till
Bolagsordning för Trafikförsäkringsbolaget.

§ 1.

Detta bolag, vars firma är Trafikförsäkringsbolaget, är bildat i enlighet med bestämmelserna i lagen den _____ om trafikförsäkring m. m. (nedan kallad trafikförsäkringslagen).

§ 2.

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att meddela trafik- och motorfordonsförsäkring.

§ 3.

De fem styrelseledamöter jämte suppleanter, som enligt trafikförsäkringslagen väljas å bolagsstämma, skola utses för tiden till och med den ordinarie bolagsstämma, som skall hållas under tredje året efter valet.

Då val av styrelse första gången äger rum skall iakttagas, att två ledamöter och två suppleanter utses för tiden till och med 1952 års ordinarie bolagsstämma, två ledamöter och två suppleanter för tiden till och med 1953 års ordinarie stämma samt en ledamot och en suppleant för tiden till och med 1954 års ordinarie stämma.

§ 4.

Minst två och högst fyra revisorer och lika många suppleanter skola årligen väljas för tiden till och med ordinarie bolagsstämman följande år. Minst en revisor och en suppleant skall vara auktoriserad revisor.

§ 5.

Ordinarie bolagsstämma hålles årligen under maj eller juni månad, därvid följande ärenden skola förekomma:

- 1) val av ordförande för stämman;
- 2) ärenden, som angivas i 73 § första stycket trafikförsäkringslagen;
- 3) val av ledamöter och suppleanter i styrelsen;
- 4) val av revisorer och suppleanter för dem;
- 5) frågan om arvode åt styrelse och revisorer; samt
- 6) övriga ärenden, som väckts av styrelsen eller revisorerna eller som i

föreskriven ordning av fullmäktig eller delägare hänskjutits till prövning å stämman.

§ 6.

För deltagande i bolagsstämma äger fullmäktig av bolaget åtnjuta ersättning enligt grunder, som fastställas av bolagsstämma. Enahanda rätt till ersättning tillkommer suppleant, som å bolagsstämma inträtt för fullmäktig.

§ 7.

Kallelse till bolagsstämma skall införas i minst en tidning inom Stockholm och minst en inom varje län ävensom tillställas varje fullmäktig genom rekommenderat brev. Kallelseåtgärderna skola vara vidtagna senast två veckor före ordinarie och senast en vecka före extra stämma.

Andra meddelanden till fullmäktige och delägare skola införas i de tidningar, vilka anlitas vid kallelse till bolagsstämma.

§ 8.

Till reservfond för trafikförsäkring skall, där ej annat föranledes av 26 § trafikförsäkringslagen, avsättas minst en femtedel av årsvinsten å denna försäkringsgren. Det belopp, vartill fonden skall uppgå för att avsättning må underlätas, skall motsvara en femtedel av nästföregående års premieinkomst för trafikförsäkring.

Vad ovan stadgats skall äga motsvarande tillämpning i fråga om avsättning till reservfond för motorfordonsförsäkring.

§ 9.

Vinst å trafikförsäkringsrörelsen, som återstår sedan föreskriven avsättning till reservfond ägt rum, avsättes, där ej annat föranledes av 26 § trafikförsäkringslagen, till *utjämningsfond för trafikförsäkring* med ändamål att utjämna det ekonomiska förloppet av denna rörelsegren. På enahanda sätt och i motsvarande syfte bildas en *utjämningsfond för motorfordonsförsäkring*.

Utan hinder av vad i första stycket stadgas må vinstmedel, som icke skola avsättas till reservfond, användas till förräntning av garantikapital så ock, under iakttagande av stadgandet i 11 § lagen om införande av lagen om trafikförsäkring m. m., till återbetalning av sådant kapital.

Vad ovan stadgas medför ej inskränkning av den rätt att använda vinst, som enligt 27 § andra stycket andra punkten trafikförsäkringslagen tillkommer bolagsstämma.

§ 10.

Bolaget må ej driva återförsäkringsrörelse i större omfattning än att premieinkomsten för återförsäkring understiger tio procent av premieinkomsten för direkta försäkringar.

§ 11.

De kostnader, som före utgången av år 1953 nedlagts å organisation av bolagets verksamhet, må i bolagets räkenskaper för åren 1951—1953 upptagas som tillgång intill ett belopp av en miljon kronor samt för de därefter följande åren med högst de belopp, som framkomma efter avskrivning enligt 13 § lagen om införande av lagen om trafikförsäkring m. m.

Förslag

till

Reglemente för trafikförsäkringsnämnden.

§ 1.

Trafikförsäkringsnämndens ändamål är att avgiva yttranden i frågor om ersättning på grund av trafikförsäkring enligt vad därom finnes stadgat i lagen om trafikförsäkring m. m.

§ 2.

I samband med prövning av ersättningsärende, som hänskjutits till nämnden, är nämnden befogad att avgiva förslag till ändring eller jämkning i Trafikförsäkringsbolagets beslut i ärendet eller behandling därav, så ock till åtgärder för höjande av skadad persons arbetsförmåga.

§ 3.

Nämnden är ej beslutför med mindre den är fulltalig. Vid förfall för ledamot inträde suppleant, som uppfyller för ledamoten gällande behörighetsvillkor.

Såsom nämndens beslut gäller den mening, varom flertalet röstande förena sig, eller, vid lika röstetal, den mening ordföranden biträder.

Vid beslut avseende ersättning för skada skall omröstning först ske i frågan om uppskattning av i och för sig skälig ersättning och därefter angående jämkning med hänsyn till ansvarets fördelning.

§ 4.

Till nämndens förfogande skall finnas en sekreterare, som skall vara rättsbildad och hava insikter i de frågor, vilka falla inom nämndens verksamhet. Sekreteraren utses av nämnden som ock äger bestämma arvode till denne.

§ 5.

Finnes för prövning av fråga, vars bedömande kräver särskild fackkunskap, nödigt att anlita sakkunnig, äger nämnden uppdraga åt en eller flera för redbarhet och för skicklighet i ämnet kända personer att avgiva yttrande. Nämnden beslutar angående ersättning till sådan sakkunnig.

§ 6.

För nämndens ledamöter och sakkunniga gälla samma jäv som för skiljemän enligt lagen den 14 juni 1929 om skiljemän.

§ 7.

Nämnden sammanträder så ofta omständigheterna därtill föranleda. Ordföranden bestämmer om föredragning i nämnden.

Befinnes vid ärendes handläggning ytterligare utredning erforderlig för ärendets bedömande, äger nämnden hos Trafikförsäkringsbolaget begära sådan utredning. Nämnden må, där så finnes påkallat, lämna ersättnings-sökande tillfälle att avgiva yttrande över utredning som verkställt av bolaget.

Finner nämnden tillfredsställande utredning i ärende ej kunna vinnas annat än genom domstols prövning, anmäle nämnden detta hos bolaget med angivande av skälen härför.

§ 8.

Nämndens protokoll föras av sekreteraren och justeras av ordföranden. Protokollen skola föras i nummerföljd och förvaras på betryggande sätt.

Av nämnden beslutat yttrande skall tillställas Trafikförsäkringsbolaget och den ersättningssökande snarast möjligt.

Har yttrande beslutits med ordförandens utslagsröst skall meddelande lämnas jämväl rörande de skilda meningar, vilka yppats inom nämnden.

§ 9.

Detta reglemente träder i kraft den 1 januari 1954.

Vad i reglementet stadgats angående Trafikförsäkringsbolaget skall under den övergångstid, som avses i 14 § lagen om införande av lagen om trafikförsäkring m. m., äga motsvarande tillämpning å annan anstalt, som under nämnda tid meddelar trafikförsäkring, så ock å Trafikförsäkringsföreningen.

Om vissa författningsändringar, som föranledas av utredningens förslag.

Godtages det förslag till organisation av trafikförsäkringen, som utredningen här framlagt, torde ändringar i vissa gällande lagar och föreskrifter bli nödvändiga.

I *lagen om försäkringsrörelse* torde sålunda böra intagas en föreskrift, varigenom trafikförsäkringen undantages från lagens tillämplighet, och eventuellt ett uttryckligt förbud för annan försäkringsgivare än Trafikförsäkringsbolaget att här i riket meddela trafikförsäkring annorledes än i återförsäkring. Även i vissa andra avseenden torde jämkningar av nämnda lag bli erforderliga.

Jämväl i *lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket* bli vissa ändringar påkallade. Sålunda måste bl. a. de särskilda bestämmelser rörande trafikförsäkringsrörelse, som för närvarande finnas intagna i lagen, upphävas.

Bestämmelsen i 1 § tredje stycket *lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal* kan bortfalla. Då försäkringsavtalslagen avser allenast rättsförhållanden uppkomna genom avtal, är den uppenbarligen icke tillämplig å trafikförsäkring, som utan avtal uppkommer enligt bestämmelsen i 2 § första stycket i den föreslagna lagen om trafikförsäkring m. m. Sedan Trafikförsäkringsbolaget blivit ensam försäkringsgivare i fråga om trafikförsäkring, blir försäkringsavtalslagens tillämplighet i fråga om trafikförsäkring begränsad till sådan trafikförsäkring, som frivilligt tecknas hos bolaget beträffande fordon, vilka icke omfattas av den automatiska försäkringen.

Under en övergångstid kommer försäkringsavtalslagen att gälla jämväl beträffande sådana med annan försäkringsgivare än bolaget ingångna trafikförsäkringsavtal, som avses i 14 § lagen om införande av lagen om trafikförsäkring m. m. Enligt 15 § mom. 3 i nämnda promulgationslag skall emellertid 18 § i 1929 års trafikförsäkringslag ej gälla efter 1953 års utgång. Den ovan nämnda bestämmelsen i 1 § försäkringsavtalslagen torde i huvudsak ha motiverats av nämnda stadgande i 1929 års lag och därför bliva överflödig under övergångstiden.

Genomföres det förslag till ändring av *kommunalskattelagen*, som utredningen i första delen av sitt betänkande framlagt vid behandlingen av frågan om utjämningsfonder, skulle vid beräkningen av överskott å skadeför-

säkringsrörelse avdragsrätt medgivas för avsättning till utjämningsfond under förutsättning att överföringarna till eller från denna fond skedde enligt en i bolagsordningen fastställd plan. För Trafikförsäkringsbolagets vidkommande skulle avdragsrätten under angiven förutsättning gälla avsättning till utjämningsfonderna för såväl trafik- som motorfordonsförsäkringen. Med hänsyn till ändamålet med de i 26 § i förslaget till trafikförsäkringslag omförmälda reservfonderna skulle jämväl avsättning till dessa fonder bli avdragsgill.

Skulle ovannämnda förslag till ändring av kommunalskattelagen icke genomföras, bör i varje fall en ändring däri vidtagas med avseende å trafikförsäkringen. Enligt anvisningarna till nämnda lag (30 § 2 punkten) medgives för närvarande avdragsrätt för avsättning till sådan regleringsfond, som av trafikförsäkringsanstalt bildas enligt gällande villkor och föreskrifter för utövande av trafikförsäkringsrörelse. Med bibehållande i princip av denna regel böra anvisningarna till kommunalskattelagen i nämnda avseende ändras så, att avdragsrätten hänföres till reservfond för trafikförsäkring, som avses i lagen om trafikförsäkring m. m., så ock annan fond, som av Trafikförsäkringsbolaget bildas med ändamål att utjämna det ekonomiska förloppet av trafikförsäkringsrörelsen.

Vissa ändringar böra vidtagas i *kungl. brev den 19 oktober 1945 angående försvarets skaderegleringsnämnd* i enlighet med vad som föreslagits i allmänna motiveringen.

Hänvisningen i 4 kapitlet av *vägtrafikförordningen* sådan den utformats i 1944 års trafikförfattningssakkunnigas förslag torde böra jämkas, varvid stadgandet i 2 § femte stycket i förslaget till trafikförsäkringslag särskilt bör omnämnas.

ALLMÄN MOTIVERING.

Inledning.

Den nuvarande trafikförsäkringen.

Obligatorisk trafikförsäkring infördes i vårt land genom lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon. Lagen trädde i kraft den 1 juli samma år med en övergångstid av ett halvt år till den 1 januari 1930, vid vilken tid alla försäkringspliktiga motorfordon skulle vara trafikförsäkrade. Från denna tid ägde en mycket snabb utveckling rum på motortrafikens område fram till världskrigets utbrott år 1939, vilken återspeglas i antalet trafikförsäkrade motorfordon. Krigsåren medförde en minskning av antalet nyttjade motorfordon, vilken föranledde en motsvarande minskning av trafikförsäkringens omfattning. I följande sammanställning, tab. 1, anges för ettvarvt av åren 1930—1947 antalet trafikförsäkrade motorfordon under årsrisk ävensom summan influtna trafikförsäkringspremier samt utbetalat eller reserverat belopp för skador, som inträffat under året. Antalet trafikförsäkrade fordon under årsrisk, vilket uttrycker genomsnittliga antalet försäkrade fordon under året, beräknas på så sätt att fordon, som varit försäkrat under hela året, ingår i antalet med en enhet medan fordon, som varit försäkrat endast en del av året, ingår med motsvarande bråkdel. I tabellens sista kolumn ha medräknats de skadeutbetalningar, som hänföra sig till de under året inträffade skadorna, vare sig utbetalningarna ägt rum under samma år eller något av de följande åren. Beträffande sådana skador, som kvarstått oreglerade vid utgången av det femte året efter det, då skadan inträffade, har dock i stället för de därefter verkställda faktiska utbetalningarna upptagits det belopp, som vid sistnämnda tidpunkt reserverats för ändamålet. I vad avser de under åren 1943—1947 inträffade skadorna har det varit möjligt att upptaga de faktiska utbetalningarna endast intill utgången av år 1947, varför man för tiden därefter fått nöja sig med beräknade (reserverade) belopp.

Tab. 1.

Å r	Antal trafikförsäkrade motorfordon under årsrisk	Summa trafikförsäkringspremier (1 000-tal kr.)	Utbetalt eller reserverat belopp för skador inträffade under året (1 000-tal kr.)
1930.....	180 609	10 489	8 951
1931.....	193 741	11 657	9 029
1932.....	191 095	12 599	8 718
1933.....	186 664	13 403	7 591
1934.....	189 779	14 450	7 597
1935.....	195 668	15 049	8 638
1936.....	204 839	16 116	9 941
1937.....	220 431	17 788	12 132
1938.....	240 367	19 496	14 129
1939.....	261 121	21 580	15 542
1940.....	167 975	12 080	7 409
1941.....	72 196	6 936	6 206
1942.....	76 740	7 586	6 204
1943.....	83 639	7 751	5 626
1944.....	85 808	7 813	6 090
1945.....	108 635	10 132	6 678
1946.....	266 871	22 592	19 338
1947.....	357 177	26 343	c:a 25 500

Beträffande de i tab. 1 intagna uppgifterna anmärkes, att trafikförsäkringsplikt för lättviktsmotorcyklar infördes år 1939. Tabelluppgifterna för tiden före och efter nämnda år äro på grund härav ej fullt jämförliga. Under krigsåren torde antalet i bruk varande lättviktsmotorcyklar ha varit obetydligt. För åren 1946 och 1947 ingå däremot icke mindre än 73 804 respektive 96 497 lättviktsmotorcyklar i det redovisade antalet fordon under årsrisk.

Trafikförsäkring meddelades här i riket vid 1947 års utgång av tillhoppa 27 svenska försäkringsbolag, därav 15 aktiebolag och 12 ömsesidiga bolag, samt 5 utländska försäkringsbolag. Samtliga dessa bolag meddelade även automobilförsäkring (angående de i automobilförsäkringen ingående försäkringstyperna hänvisas till vad som anförts nedan under Motorfordonsförsäkring). Till belysande av omfattningen av de olika bolagens trafikrespektive automobilförsäkringsrörelse ävensom den andel dessa grenar representera av bolagens hela rörelse lämnas i tab. 2 uppgifter rörande premieinkomsten för trafik- och automobilförsäkring år 1947 samt de procentuella andelar, som premieinkomsten för nämnda grenar utgjorde av vederbörande bolags hela premieinkomst; för de utländska bolagen ha sistnämnda relationstal hänförs till premieinkomsten för rörelsen i Sverige. Uppgifterna avse direkt försäkring.

Tab. 2.

	Premieinkomst för trafikförsäkring		Premieinkomst för auto- mobillförsäkring	
	Absolut (1 000-tal kr.)	I relation till hela premie- inkomsten %	Absolut (1 000-tal kr.)	I relation till hela premie- inkomsten %
<i>Svenska försäkringsaktiebolag.</i>				
Brand-Viktorias	151	4	162	4
Freja	1 230	20	1 377	22
Fylgia	4 743	20	4 567	19
Hansa	1 731	8	1 615	7
Heimdall	639	9	562	8
Holmia	574	27	469	22
Iris	877	19	865	18
Malmö	778	23	767	23
Mälaren	240	2	219	2
Norden	351	11	319	10
Nornan	1 938	25	1 900	24
Norrland	523	7	510	7
Ocean	132	1	121	1
Securitas	444	19	366	16
Skandinavien	443	9	457	10
<i>Svenska ömsesidiga försäkringsbolag.</i>				
Allmänna brand	100	2	93	2
Arbetsgivarnes (ansvårs)	11	4	12	5
Bore	637	16	633	16
Gotbia	1 005	15	1 002	15
Göta	1 219	23	1 160	22
Hermes	241	10	158	7
Hero	919	23	552	14
Leire	657	24	516	19
Motorförarna	896	50	599	33
Samarbete	1 122	5	759	4
Svenska automobil	362	61	229	39
Trafik	2 068	47	1 757	40
<i>Utländska bolag</i>				
Liverpool	96	19	148	29
Motor Union	661	47	760	53
National	726	48	683	45
Winterthur	315	12	253	10
Zürich	513	32	416	26

Ett av de svenska bolagen, Svenska Automobilförsäkringsbolaget, driver uteslutande trafik- och automobilförsäkring. Inom två andra bolag, Försäkringsbolaget Trafik samt Motorförarna, ömsesidigt försäkringsbolag för helnyktra, utgöra dessa grenar den dominerande delen av verksamheten. Beträffande övriga bolag har inom aktiebolagen Freja, Fylgia, Holmia, Iris, Malmö, Nornan och Securitas samt inom de ömsesidiga bolagen Göta, Hero och Leire trafik- och automobilförsäkringen tillhoppa nått en omfattning, som, därest premieinkomsten för år 1947 tages som måttstock, motsvarar 35—50 % av hela rörelsen medan dessa grenar inom återstående bolag representera en mindre, för några bolag jämförelsevis obetydlig del av rörelsen. Bland de utländska bolagen driver Motor Union här i riket uteslutande och National huvudsakligen trafik- och automobilförsäkringsrörelse.

Enligt trafikförsäkringslagen får ett försäkringsbolag icke driva trafikförsäkring utan att därtill hava erhållit Kungl. Maj:ts tillstånd. Vid meddelandet av sådant tillstånd äger Kungl. Maj:t föreskriva de villkor och bestämmelser, som utöver de i lagen givna prövas nödiga, så ock eljest meddela de särskilda föreskrifter i fråga om tillsyn å sådana anstalter, som finnas erforderliga. I enlighet med detta stadgande ha särskilda koncessionsvillkor utformats, som, tillsammans med lagens direkta föreskrifter, i olika hänseenden reglera anstalternas trafikförsäkringsrörelse.

Koncessionsvillkoren innehålla bestämmelser om 1) upprättande och vidmakthållande av organ för handhavande av angelägenheter förbundna med den ansvarighet, som enligt lagen gemensamt åvilar anstalterna, 2) upprättande och bekostande av gemensam skaderegleringsnämnd samt 3) premier och vissa därmed sammanhängande spörsmål. Den följande framställningen rörande verksamhetens anordnande och utveckling anknyter till dessa tre områden.

Organ för handhavande av gemensam ansvarighet. Enligt trafikförsäkringslagen äro i fall, då skada timat i följd av trafik med motorfordon och föreskriven försäkringsplikt ej iakttagits eller det ej kan utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, samtliga de anstalter, som driva trafikförsäkring, gemensamt ansvariga gentemot den skadelidande. Emellan anstalterna skall fördelning ske efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig under näst föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar. Enligt koncessionsvillkoren skola anstalterna upprätta och vidmakthålla lämpligt organ för handhavande av de angelägenheter, som äro förbundna med den nyss nämnda gemensamma ansvarigheten ävensom med försäkring genom tullverkets bemedling å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införas från utlandet. För dessa ändamål inrättades år 1929 en gemensam organisation. Denna organisation, vars ursprungliga benämning var Föreningen för Gemensamt Lagenligt Trafikförsäkringsansvar, ändrade år 1939 sitt namn till *Trafikförsäkringsföreningen*. Till föreningen äro alla anstalter obligatoriskt anslutna.

Trafikförsäkringsföreningen, vars stadgar äro fastställda av Kungl. Maj:t,

har på trafikförsäkringens område påtagit sig flera uppgifter vid sidan av dem, som närmast föranledde föreningens bildande. Sålunda har föreningen bl. a. medverkat till överenskommelser med andra länder beträffande trafikförsäkringens ävensom vidtagit åtgärder i syfte att uppnå enhetliga normer för skaderegleringen (närmare behandlat i följande avsnitt).

Gemensam skaderegleringsnämnd. Under trafikförsäkringens tidigare skede var domstolarnas praxis i fråga om ersättning för motortrafikskador — såsom en följd av den snabba utvecklingen på området och den tendens till ökat tillgodoseende av de skadelidandes intresse, som kännetecknade denna utveckling — växlande och oenhetlig. Då de olika anstalterna därjämte skötte skaderegleringsarbetet tämligen oberoende av varandra, kunde ej undvikas, att en viss brist på enhetlighet kom att vidlåda handläggningen av ifrågasvarande ärenden. Närmast för att råda bot på detta förhållande bildades år 1936 på förslag av försäkringsinspektionen en särskild nämnd, *Trafikförsäkringsanstalternas nämnd*. Inrättandet av denna nämnd motiverades dessutom med att det för de skadade borde vara av stort värde, att skadefallet prövades även av annan än vederbörande försäkringsanstalt. I de från och med år 1937 gällande koncessionsvillkoren har intagits föreskrift, som ålägger samtliga trafikförsäkringsanstalter och Trafikförsäkringsföreningen att upprätta och bekosta en sådan gemensam skaderegleringsnämnd. Enligt reglementet för nämnden, vilket fastställs av Kungl. Maj:t, skola viktigare ersättningsfrågor, som icke bliva föremål för domstols prövning, hänskjutas till nämnden för yttrande innan erbjudande om uppgörelse lämnas den ersättningssökande.

Med avseende å nämndens organisation och uppgifter må i korthet anföras följande. Nämnden består av åtta ledamöter, varav fyra samtidigt tjänstgöra. Ordföranden och ytterligare en ledamot skola vara rättsbildade med insikter i de frågor, vilka falla inom nämndens verksamhet. Övriga ledamöter skola äga ingående erfarenhet i skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringens. För beslutsmässighet kräves att förutom de rättsbildade ledamöterna (eller ersättare för dem), två ledamöter deltaga i nämndens sammanträde. Ordföranden förordnas av Kungl. Maj:t. Övriga ledamöter utses av en särskild av anstalterna utsedd kommitté och valen skola godkännas av försäkringsinspektionen. De sex ledamöter, för vilka rättsbildning icke fordras, ha utsetts bland anstalternas befattningshavare. Ledamot av nämnden, som är anställd hos försäkringsanstalt, får ej deltaga i nämndens behandling av ärenden från den anstalten.

De ersättningsfrågor, som obligatoriskt skola hänskjutas till nämnden, äro enligt § 1 i det för nämnden fastställda reglementet:

a) ersättning för invaliditet eller för sådant lyte eller annat stadigvarande men, som icke inverkar på den skadades arbetsförmåga, men som är av svårare art, eller för förlust av försörjare; dock att då fråga är om avslag å framställning om sådan ersättning nämnden har att avgiva yttrande endast om avslaget skulle grundas på att invaliditet ej förefinnes eller är för

ringa att föranleda ersättning eller att lyte eller men, som nyss nämnts, ej förefinnes eller, vid anspråk på ersättning för förlust av försörjare, att den ersättningsökande icke genom dödsfallet kommit att sakna erforderligt underhåll;

b) slutlig ersättning i fall, där vid tiden för uppgörelsen synes sannolikt, att invaliditet eller sådant lyte eller men, som nyss nämnts, kommer att föreligga;

c) ersättning vid utbyte av förlikningsvis tillerkänd livränta mot kapital eller mot livränta på kortare tid.

Ärenden angående ersättning eller avslag vid invaliditet behöva dock icke hänskjutas till nämnden, där nedsättningen av den skadades arbetsförmåga efter upphävandet av det akuta sjukdomstillståndet anses understiga 10 %.

Nämnden äger tillika (§ 2) angående beräkning av i och för sig skälig personskadeersättning avgiva yttrande

dels på begäran av anstalt eller föreningen i andra frågor än i § 1 sägs, där nämnden finner dess prövning påkallad med hänsyn till ersättnings-
spörsmålets principiella betydelse eller till storleken av den ersättning, varom i det särskilda fallet är fråga,

dels ock på begäran av domstol i där anhängigt mål rörande ersättning för invaliditet eller för lyte eller annat stadigvarande men eller för förlust av försörjare.

För att främja enhetlig skadereglering har även Trafikförsäkringsföreningen vidtagit olika åtgärder. I syfte att hålla domstolarnas praxis aktuell för anstalterna ombesörjer föreningen sålunda bl. a. en fortlöpande sammanställning av rättsfall ävensom referat av sådana rättsfall, vilka äro av mera allmänt intresse. Föreningen har vidare genom cirkulär till anstalterna givit anvisningar för enhetlig behandling av olika med skaderegleringen sammanhängande spørsmål, åt anstalterna utarbetat formulär för underlätande av skilda detaljer i skaderegleringsarbetet, anordnat studiekurser m. m.

Man kan i detta sammanhang även peka på andra åtgöranden för att komma till rätta med de problem, som äro förknippade med försäkringens splittring på ett stort antal företag. I detta avseende bör omnämnas en s. k. kollisionsöverenskommelse mellan så gott som samtliga bolag, som driva trafik- och automobilförsäkring. Överenskommelsen, som tillkommit i syfte att undvika rättstvister mellan anstalterna, innehåller fördelningsregler till utjämning av ersättningskyldigheten på grund av vagnskadeförsäkring mellan de olika anstalter, som beröras vid inträffade kollisioner, bestämmelser om att regressrätt icke skall göras gällande anstalterna emellan i fråga om ersättningsbelopp understigande 2 000 kronor m. m.

Premiesättningen m. m. Enligt trafikförsäkringslagen skall försäkringsanstalt, innan den får driva trafikförsäkringsrörelse, till försäkringsinspektionen lämna uppgift å de premiesatser, som anstalten har för avsikt att tillämpa för trafikförsäkringen. Indelningen i riskklasser skall därvid ordnas i anslutning till formulär, som försäkringsinspektionen fastställer. Om det

sätt, varpå premierna bestämmas, ger skälig anledning till anmärkning, åligger det försäkringsinspektionen att hos Kungl. Maj:t göra anmälan där- om. Om så prövas erforderligt, kan Kungl. Maj:t förelägga anstalten att vidtaga åtgärder för vinnande av rättelse eller återkalla dess tillstånd att meddela trafikförsäkring.

I nuvarande koncessionsvillkor stadgas, att premie för trafikförsäkring icke får bestämmas till högre belopp än som på grund av tillgänglig erfarenhet kan med tillbörlig säkerhet anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka och mot skaderegleringskostnader med tillägg för andra nödiga kostnader och skälig vinst. Till skaderegleringskostnader få därvid endast hänföras sådana kostnader, som icke enligt av försäkringsinspektionen givna anvisningar böra täckas av premiernas omkostnadstillägg. Omkostnadstillägget får ej beräknas högre än efter de grunder försäkringsinspektionen fastställer med ledning av vunnen erfarenhet om vad som vid tillbörlig sparsamhet kan anses erforderligt för försäkringsrörelse av ifrågavarande art. Av konkurrens betingade anskaffningskostnader få ej belasta trafikförsäkringen. Vinsttillägget får ej sättas högre än 5 procent av bruttopremien. Enligt koncessionsvillkoren böra anstalterna vidare låta sig angeläget vara att i den utsträckning lämpligen kan ske bevilja premierabatter vid skadefria år (bonus). Slutligen åligger det anstalt, som driver trafikförsäkring, att redovisa regleringsfond för ifrågavarande försäkring. Denna fond, som införts i premierreglerande syfte, har till uppgift att uppsamla uppkommande vinster å rörelsen utöver medgivet vinsttillägg.

Vid trafikförsäkringens början tillämpade de anstalter, som voro anslutna till Svenska Automobiltarifföreningen, inalles något mer än hälften av de anstalter som drevo trafikförsäkring, enhetliga premier, medan de övriga tillämpade något lägre premier. Efterhand erhöll man med hjälp av gemensamma statistiska erfarenheter ett tillförlitligare underlag för premiesättningen. Man övergick härefter till att tillämpa lika premietariffer inom samtliga anstalter. Denna enhetlighet har dock numera, såsom närmare angives nedan, brutits i samband med en år 1948 genomförd premieförhöjning. För att ombesörja premiesättningen bildades (år 1936) en särskild organisation, *Trafikförsäkringsanstaltens tariffkommitté*, som även fick utgå central för bearbetandet av den gemensamma statistiken. Olika principspörsmål, såsom bonus, regler för premieinbetalningen, utformning av försäkringsvillkoren m. m., behandlas även av tariffkommittén. Denna kommitté utgör ett gemensamt organ för samtliga anstalter vilka beviljats koncession för trafikförsäkring.

Den nuvarande premietarifferingen baserar sig på en uppdelning av motorfordonen efter dels fordonstyp dels registreringsort. En viss schematisk uppdelning har skett även efter fordonets användning. Sålunda har i fråga om personbilar skilts mellan privat- eller affärsbruk å ena sidan och persontrafik å den andra. Inom den förra kategorien ha sådana bilar, som i yrkesutövning användas av handelsresande, resehandlande eller reseinspektör fått bilda särskild tariffgrupp. I fråga om lastbilar har skilts mellan

bilar, som användas för gods- och personbefordran utan avgift, å ena sidan, och bilar använda i yrkesmässig godstrafik å den andra. Uppdelning har även skett efter tre viktsklasser. Lastbilar använda i fjärrgodstrafik ha behandlats som särskild tariffgrupp. I fråga om motorcyklar har skilts mellan motorcyklar med och utan sidvagn. Den senare kategorien har uppdelats efter två viktsklasser, varjämte lättviktsmotorcyklar fått bilda en särskild grupp. För speciella grupper, såsom motorfordon avsedda att nyttjas i körskola, bilar och motorcyklar för yrkesmässig uthyrning, ambulansbilar, brandkårsbilar m. m. tillämpas särskilda tariffer. Tariffområdena äro, med modifikation i fråga om vissa tariffgrupper, fem, nämligen 1) Stockholm och Göteborg jämte dessa städers närmaste omnejd, 2) Malmöhus län, 3) Blekinge och Kristianstads län, 4) Västernorrlands och Västerbottens län samt 5) övriga delar av landet. För Gotlands län, som i tarifferna hänförts till den sistnämnda gruppen, tillämpas dock en genomgående premierabatt, varigenom detta område i verkligheten utgör ett eget tariffområde.

Om premierna må till sist anföras, att år 1938 uppgjorda premietariffer bibehållits i huvudsak oförändrade ända till och med januari 1948. Då dessa premier, till följd framför allt av det sjunkande penningvärdet, efter hand framstått såsom otillräckliga, ha samtliga trafikförsäkringsanstalter utom tre vidtagit en premieförhöjning från och med den 1 februari 1948, varvid premierna, bortsett från några få riskgrupper, höjts med 33 %. Vinsttillägget har samtidigt sänkts till 3 %.

Ungefär samtidigt som försäkringsanstalterna här i landet började driva ansvarighetsförsäkring för motorfordon infördes efter engelskt mönster premienedsättning för sådana försäkringstagare, vilka under en viss period av försäkringstiden ej råkat ut för skadefall, som medfört utbetalning på grund av försäkringen. Den gängse benämningen för dylik premienedsättning är »bonus». Storleken av denna bonus har varierat betydligt, och under den första tiden var det flera anstalter, som ej medgävo bonus.

Numera tillämpas i stort sett enhetliga bonusbestämmelser av samtliga anstalter, som driva trafikförsäkring. Enligt bonusöverenskommelse av den 7 maj 1938 skall bonus beräknas enligt en rabattskala med bonussatserna 10, 20, 40 och 50 %. Den högsta bonussatsen har dock numera av de anstalter, som den 1 februari 1948 genomförde premieförhöjning, i samband med denna höjts till 60 %. Rabatten tillgodoräknas försäkringstagaren genom nedsättning av den grundpremie, som erlägges för nästföljande försäkringsår. Varje skadefritt försäkringsår medför höjning till närmast högre bonussats och varje inträffad skada förorsakande ersättning från försäkringsgivaren medför sänkning till närmast lägre bonussats i nämnda rabattskala ned till 0 %. Svenska Automobilförsäkringsbolaget tillämpar, efter höjningen den 1 februari 1948 av den högsta bonussatsen, bonussatserna 10, 20, 30, 40 och 60 %.

För fem bolag har försäkringsinspektionen godkänt bestämmelser rörande vinstutdelning till försäkringstagarna. Sådan vinstutdelning har dock under senare tid ägt rum endast inom ett av dessa bolag, nämligen Motorfö-

rarna, ömsesidigt försäkringsbolag för helnyktra. Inom detta bolag utgår vinst allenast till dem, som under det kalenderår då vinstutdelning beslutas, åtnjuta högsta avtalsenliga bonus. Vinstutdelningen i bolaget som började för ett 10-tal år sedan, utgjorde de första åren 10 men har sedan ökat till 15 och fr. o. m. år 1946 till 20 % av tariffpremien.

Tidigare utredningar och reformförslag.

Gällande lag om trafikförsäkring å motorfordon bygger på ett av särskilda inom justitiedepartementet tillkallade sakkunniga den 23 februari 1928 avgivet betänkande (se prop. 1928:201). De sakkunnigas utredning hade föranletts av en framställning av 1925 års riksdag (riksdagens skrivelse nr 148) i anledning av då väckta motioner i ämnet (nr 68/I, 80/I, 110/II och 163/II). I betänkandet avvisades tanken på statsdrift. I motiveringen uttalades, att knappast någon försäkringsgren vore mindre ägnad för statsdrift än den del av automobilförsäkringen, som avsåge vagnskadeförsäkringen. Försäkringsgivaren måste vid skötseln av denna affär vara obunden av strama regler. De sakkunniga ansågo, att det för en statsanstalt skulle möta svårigheter att åstadkomma den snabbhet i skaderegleringen, som allmänheten fordrade och hade rätt att fordra. Den uppdelning av automobilförsäkringen, som skulle bli va följden, om staten övertog den däri ingående ansvarighetsförsäkringen, skulle innebära allvarliga olägenheter för bilägarna, därigenom att de icke längre kunde hos en och samma försäkringsgivare ordna sitt mer eller mindre omfattande försäkringsskydd och vid skadefall måste träda i förbindelse med flera försäkringsgivare. Statsförsäkringen komme under alla förhållanden att draga betydande kostnader och en klyvning av automobilförsäkringen komme självfallet att avsevärt öka sammanlagda kostnadssumman.

Proposition med förslag till lag om trafikförsäkring å motorfordon, i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag, förelades 1928 års riksdag (nr 201). Propositionen avstyrktes emellertid av första lagutskottet (utl. nr 42), som bl. a. framhöll, att någon utredning icke verkställdts rörande denna försäkringsforms upptagande av riksförsäkringsanstalten eller en särskild för ändamålet bildad anstalt. Då utskottet år 1925 förordade en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag i detta ämne, hade utskottet framhållit, att vid utredningen borde icke endast övervägas verksamhetens överlämnande till de privata försäkringsanstalterna utan även prövas, huruvida sådan försäkringsverksamhet lämpligen kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten. I sitt nu ifrågavarande utlåtande framhöll utskottet därjämte, att bestämmelser saknades om villkoren för erhållande av koncession samt att förslaget icke medförde tillräcklig garanti för en nöjaktig skadereglering. Med hänsyn till behovet av en lagstiftning på detta område betonade utskottet emellertid önskvärldheten av att den ytterligare utredning i ämnet, som vore erforderlig, måtte bedrivas så skyndsamt, att förslag måtte kunna framläggas i början av nästkommande års riksdag.

Vid riksdagsbehandlingen år 1928 stannade kamrarna i olika beslut, i följd varav frågan förföll.

Lagförslaget blev härefter föremål för överarbetning inom justitiedepartementet, varvid bl. a. riksförsäkringsanstalten anbefalldes att inkomma med utredning, huruvida och under vilka förutsättningar trafikförsäkringsrörelse kunde bedrivas av riksförsäkringsanstalten, antingen ensam eller vid sidan av enskilda försäkringsanstalter, jämte organisations- och kostnadsutredning. I sitt utlåtande (se prop. 1929: 99) betonade riksförsäkringsanstalten bl. a. den större omgång och högre skaderegleringskostnad, som skulle bli ofrånkomlig, därest ansvarighetsförsäkringen utbrötes ur den fullständiga automobilförsäkringen. Därest riksförsäkringsanstalten ensam skulle omhändertaga trafikförsäkringen, skulle därjämte ett motsatsförhållande i vissa avseenden kunna uppkomma mellan anstalten och de enskilda försäkringsanstalter, som komme att meddela automobilförsäkring.

I den proposition i ämnet, som förelades 1929 års riksdag (nr 99), bibehölls det tidigare förslagets bestämmelser angående trafikförsäkringens organisation. Departementschefen avvisade i sitt anförande till statsrådsprotokollet tanken på att trafikförsäkringen skulle drivas av riksförsäkringsanstalten, vare sig ensam eller vid sidan av enskilda anstalter. I sin motivering åberopade departementschefen bl. a. synpunkter som anförts av riksförsäkringsanstalten beträffande olägenheterna att skilja på trafik- och automobilförsäkringen, men framhöll även vissa principiella betänkligheter mot trafikförsäkringens bedrivande över huvud taget av staten eller statlig anstalt. Förslaget antogs av riksdagen med vissa ändringar, som dock icke berörde organisationsfrågan. Inom första lagutskottet (utl. nr 14), som i huvudsak tillstyrkte propositionen, hade dock vissa reservanter gått emot förslaget under förmenande att staten borde delta i trafikförsäkringen.

Under riksdagsbehandlingen av 1928 års proposition ifrågasattes en utvidgning av trafikförsäkringen till att omfatta även rena olyckshändelser. Denna fråga har sedan dess ständigt hållits aktuell. Utredning i ämnet begärdes av 1929 års riksdag och sedermera av 1935 års riksdag, som angav närmare riktlinjer för reformarbetet. I första lagutskottets utlåtande år 1935 (nr 36) gjordes jämförelse med den norska lagstiftningen, som ålägger bilägare ersättningskyldighet mot exempelvis en fotgängare, som skadats vid trafik med bilen, såvida denne ej uppsåtligen förorsakat olycksfallet. Utskottet ville dock ej förorda, att bilägaren ålades personlig skadeståndsskyldighet i sådan omfattning som i norska lagen men ansåg det möta mindre betänkligheter att ålägga bilägaren skyldighet att teckna en försäkring, som medgäve en skadad person ersättning i huvudsakligen den utsträckning som med nämnda lag åsyftades. Jämförelse gjordes även med lagen om försäkring för olycksfall i arbete.

Efter upprepade framställningar i riksdagen tillkallades år 1937 inom justitiedepartementet tre sakkunniga, 1937 års trafikförsäkringssakkunniga, för översyn av då gällande rättsregler om trafikförsäkring och ansvarighet för

skada i följd av trafik med motorfordon. De sakkunniga avlämnade den 1 oktober 1938 betänkande med förslag till ny trafikförsäkringslag m. m. (SOU 1938: 27). Med avseende å frågan om ersättning vid olyckshändelser anslöto de sig i huvudsak till 1935 års utskottsutlåtande. När vållande icke förelåge hos föraren, funnes det enligt de sakkunnigas mening ej skadeståndsplikt enligt allmänna skadeståndsregler, varför det icke funnes något hinder att här i huvudsak tillämpa olycksfallsförsäkringslagens bestämmelser. I samband med den föreslagna utökningen av trafikförsäkringsanstaltens ersättnings-skyldighet till att omfatta även sådana skadefall, där bilägaren icke vore ansvarig, föreslogo de sakkunniga att bilansvarighetslagen upphävdes. Det i denna lag intagna stadgandet om bilägares ansvarighet för uppkommen skada så snart han ej kunnat visa sig vara fri från vållande, s. k. omkastad bevisbörda, skulle sålunda bortfalla och allmänna skadeståndsregler gälla. I övrigt innehöll betänkandet förslag till bestämmelser om utsträckning av passagerarskyddet, höjning av de maximala ersättningsbeloppen, försäkringsplikt för lättviktsmotorecyklar m. m.

Under remissbehandlingen blev trafikförsäkringssakkunnigas förslag beträffande ersättning vid olyckshändelser föremål för stark kritik i yttranden av olika motororganisationer. I andra remissyttranden framfördes förslag till omorganisation av trafikförsäkringen. Sålunda föreslogs av bl. a. försäkringsinspektionen en centralisering av verksamheten, en tanke som dock bestämt avvisades av motororganisationerna.

Med hänsyn till vad som framkom under remissbehandlingen fann föredragande departementschefen en fullständig revision av lagstiftningen på området erfordra ytterligare utredning och inskränkte sig därför till att i proposition till 1939 års riksdag (nr 189) föreslå vissa ändringar av begränsad räckvidd i trafikförsäkringslagen. Propositionen bifölls av riksdagen. I sitt utlåtande (nr 33) över propositionen uttalade emellertid första lagutskottet en förväntan, att den av departementschefen omnämnda utredningen utan dröjsmål fullföljdes. Detta önskemål framfördes även i riksdagens skrivelse (nr 417) med anmälan om förslagets antagande. Någon utredning av hithörande spörsmål har emellertid icke därefter ägt rum, vilket uppenbarligen sammanhänger med de av kriget föranledda förhållandena.

Beträffande behandlingen av frågan om trafikförsäkring å staten tillhöriga motorfordon hänvisas till det kapitel i det följande, i vilket denna fråga utredes.

Försäkringsutredningens allmänna synpunkter på trafikförsäkringen.

Enligt de direktiv, som givits försäkringsutredningen, skulle utredningens uppdrag i första hand avse försäkringsverksamhetens organisation. I samband härmed borde emellertid även andra frågor, vilkas lösning vore av betydelse för försäkringsverksamheten, upptagas till behandling i den utsträckning så befundes erforderligt. I enlighet härmed har utredningen för trafikförsäkringens vidkommande ansett sig böra behandla — förutom försäkringens organisation — frågorna om vilka fordon, som skola omfattas av trafikförsäkring, samt den ersättning, som skall utgivas på grund av försäkringen.

I ett av 1944 års trafikförfattningssakkunniga framlagt betänkande (SOU 1948: 34) har föreslagits utsträckande av försäkringsplikten till att gälla *dels* motorredskap av vad slag de vara må, vilka konstruerats för högre hastighet än 25 kilometer i timmen, *dels* traktorer. Förslaget innefattar även föreskrift om besiktnings- och registreringskyldighet för bl. a. samtliga motordrivna fordon, som skulle komma att omfattas av försäkringsplikten. Med hänsyn till att utredning i anförda ämnen verkstälts av trafikförfattningssakkunniga, har försäkringsutredningen icke funnit anledning att själv ingå i prövning av dessa frågor utan byggt sitt lagförslag på vad nämnda sakkunniga föreslagit.

I ännu ett avseende föreslår utredningen en utsträckning av försäkringsplikten, nämligen i fråga om staten och kommun tillhöriga motorfordon, beträffande de förstnämnda dock med undantag av krigsmaktens fordon. Detta förslag bygger emellertid på förslaget rörande trafikförsäkringens organisation och behandlas därför efter organisationsfrågan.

Utredningen har övervägt att föreslå en utsträckning av trafikförsäkringen till att gälla även sådana för närvarande från trafikförsäkringsplikt undantagna motorfordon och traktorer, som uteslutande användas inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Det har emellertid därvid uppmärksamrats, att dessa fordon varken enligt gällande motorfordonsförordning eller föreliggande förslag till vägtrafikförordning äro underkastade registreringskyldighet. Därest dessa fordon skulle inbegripas i trafikförsäkringen, skulle det således för försäkringsgivaren möta betydande vanskligheter att erhålla den erforderliga överblicken över det i försäkringen ingående beståndet av sådana fordon. Då vidare dessa fordon få

anses medföra mindre faror för allmänheten än sådana fordon, som trafikerade för allmänheten upplåtna vägar, och en trafikförsäkring därför måste anses mindre angelägen, har utredningen stannat vid ett bibehållande av den nuvarande undantagsregeln. Det har emellertid ansetts, att tredje man, som skadats av här ifrågavarande fordon, bör äga samma rätt till ersättning som om han skadats av trafikförsäkrat fordon. Den nuvarande trafikförsäkringslagens särskilda ansvarighetsregel för vissa icke trafikförsäkringspliktiga fordonsägare (4 § andra stycket), som, med utvidgning av ansvarigheten enligt bilansvarighetslagen, ålägger ägaren ansvarighet för skada vållad vid olovligt brukande av fordonet, har därför föreslagits skola gälla även för ifrågavarande fordonsägare. Med hänsyn härtill har det emellertid också ansetts rimligt, att fordonsägaren skall kunna skydda sig genom en frivillig trafikförsäkring. Utredningen har därför föreslagit skyldighet för Trafikförsäkringsbolaget att på begäran meddela sådan försäkring. Premien blir visserligen i dylika fall en avtalsfråga, men det av utredningen i annat sammanhang föreslagna stadgandet om skälig premiesättning (92 §) ger försäkringstagaren garanti för att bolaget ej kommer att betinga sig prohibitiva premier.

Beträffande trafikförsäkringens giltighet vid motortävling och träning härför hänvisas till vad därom anförts i specialmotiveringen till 2 §.

I fråga om den ersättning, som skall utgivas på grund av trafikförsäkringen, må till att börja med erinras om den vid flera tillfällen framförda frågan om försäkringens utvidgning till att omfatta rena olyckshändelser. Med anknytning till vad i föregående avsnitt anförts rörande den tidigare behandlingen av denna fråga vill utredningen understryka, att det ligger i en ansvarighetsförsäkrings natur, att försäkringsgivarens förpliktelser begränsas till försäkringstagarnas skadeståndsskyldighet. Även om beträffande trafikförsäkringen denna grundläggande princip i nu gällande lag i viss mån modifierats genom bestämmelserna om gemensam ansvarighet i vissa fall, bör dock en så genomgripande utökning av försäkringsgivarens förpliktelse, som ersättningskyldighet vid rena olycksfall skulle innebära, icke vidtagas med mindre den grundas på en motsvarande utvidgning av motorfordonsägarnas personliga skadeståndsskyldighet. Skall ett sådant steg tagas, torde emellertid med skäl kunna ifrågasättas, huruvida icke utvidgningen bör omfatta även annan verksamhet, som på liknande sätt är ägnad att medföra risker för allmänheten. Det torde sålunda knappast kunna anföras några bärande skäl för att i detta avseende behandla exempelvis spårvägs- trafikken annorlunda än motorfordonstrafiken. Man kommer härmed in på frågan om en allmän revision av skadeståndsrätten. Då en utredning av detta spörsmål för närvarande förberedes inom justitiedepartementet har försäkringsutredningen ansett att trafikansvarighetsfrågan bör behandlas i detta vidare sammanhang. Det må för övrigt framhållas, att den föreliggande frågan också kan ses i samband med den pågående utbyggnaden av socialförsäkringen. Angelägenheten av en mera vidsträckt skyddslagstiftning gentemot de ekonomiska följderna av olycksfall, förorsakade av den

ena eller andra speciella verksamheten, torde nämligen ur den skadades synpunkt minska i samma mån som ersättning utgår på grund av den allmänna socialförsäkringen. Härjämte bör framhållas att den skadelidandes situation är oberoende av om olycksfallet uppkommit som följd av någon speciell verksamhet eller av annan anledning.

Enligt gällande lag om trafikförsäkring begränsas försäkringsgivarens ansvarighet för varje händelse, som medför skada, till, i fråga om personskada, sextiotusen kronor för varje skadad eller dödad person, dock tillhoppa högst trehundrausen kronor, samt i fråga om egendomsskada högst tiotusen kronor. Detta medför att den skadevållande i de fall, då skadeståndet överstiger stadgat maximibelopp, själv får stå för överskjutande belopp. Är han icke i stånd härtill går den skadelidande miste om det skadestånd utöver nämnda maximibelopp, som han är berättigad till. Ett sådant förhållande ter sig särskilt otillfredsställande i fråga om svårare personskador, där skadeståndet i regel utgör ett viktigt försörjningsbidrag. Om den gällande begränsningen av försäkringsgivarens ansvarighet må härjämte framhållas, att den förskjutning av penningvärdet, som ägt rum sedan de nuvarande maximibeloppen fastställdes, i varje fall torde påkalla en förhöjning av dessa.

För att erhålla underlag för en omprövning av maximeringsreglerna har utredningen hemställt till Trafikförsäkringsföreningen, att föreningen måtte verkställa en undersökning rörande den höjning av trafikförsäkringspremierna, som skulle betingas av en förhöjning av nu gällande maximibelopp till vissa i anslutning till det förändrade penningvärdet valda högre summor eller alternativt, i vad avser personskador, vid ett slopande av maximeringsbestämmelserna. Utredningens skrivelse till föreningen ävensom den av föreningen förebragta undersökningen återgivas i bilagorna A och B.

Av den verkställda undersökningen framgår att den premieförhöjning, som erfordras vid ett slopande av maximeringsbestämmelserna för personskada, endast måttligt överstiger den, som skulle föranledas redan av de gällande maximibeloppens höjande i förhållande till penningvärdets förskjutning. Utredningen anser sig därför kunna föreslå, att försäkringsgivarens ansvarighet icke skall begränsas vid personskada. För försäkringstagarna motsvaras den härav föranledda ökningen av premiebördan av den fördel, som befrielsen från det nu gällande personliga betalningsansvaret vid skadestånd överstigande försäkringsgivarens ansvarighet medför. I fråga om egendomsskador föreligga icke samma sociala skäl för ett slopande av ersättningsmaximeringen som beträffande personskador. Utredningen har därför på detta område nöjt sig med att föreslå en fördubbling av nuvarande maximum till tjugutusen kronor. Denna förhöjning motsvarar, efter trafikförsäkringsanstalternas erfarenhet, ungefär den relativa ökning, som skadeståndsbeloppet vid egendomsskador undergått sedan år 1939, då det nuvarande maximibeloppet fastställdes.

I fråga om trafikförsäkringens organisation böra följande synpunkter beaktas.

Trafikförsäkringens huvudsakliga syfte får anses vara att gentemot den stora allmänheten skapa garanti för att den som lider skada i följd av motortrafik verkligen utfår det skadestånd, vartill han är berättigad. Det är sålunda allmänheten — tredje man — som här är den främste intressenten. Starka intressenter äro emellertid även motorfordonsägarna, vilka ha att bekosta försäkringen men också genom denna erhålla skydd mot de ekonomiska konsekvenserna av uppkommande skadeståndsskyldighet. Bägge kategorierna ha ett intresse av att försäkringen är ändamålsenligt anordnad. För motorfordonsägarna är det angeläget att försäkringen är billig. Då trafikförsäkringen påbjudits i lag, bör det ankomma på det allmänna att vidtaga sådana anordningar beträffande försäkringens bedrivande, att denna meddelas till självkostnadspris, med inräknande av minsta möjliga omkostnadsbelastning, samtidigt som de skadelidande erhålla garantier för en tillfredsställande skadereglering. För utredningen framstår det som naturligt, att det allmänna i detta syfte bör engagera sig i rörelsens handhavande. Liknande synpunkter som de här angivna kommo till uttryck redan i 1929 års proposition i trafikförsäkringsfrågan. Tanken på försäkringens handhavande av staten avvisades emellertid då av skäl, som närmare angivits i föregående avsnitt. Dessa skäl hänförde sig dock framför allt till formen för statsdrift (ämbetsverk), som i propositionen diskuterades som alternativ till den lösning av organisationsfrågan — försäkringens överlämnande till enskilda försäkringsanstalter under viddtagande av vissa kontrollanordningar beträffande premiesättning och skadereglering — som föreslogs i propositionen. Sedan denna tid har staten kommit att utöva företagsverksamhet i större utsträckning och i mera affärsmässiga former än tidigare och det torde enligt utredningens uppfattning vara möjligt att även på det här föreliggande området finna en smidig och ändamålsenlig form för rörelseutövning under statlig medverkan.

Skall trafikförsäkringsrörelsen drivas under statlig medverkan torde detta bäst ske i en enda anstalt. För en centralisering av trafikförsäkringen, såsom redan tidigare ifrågasatts bl. a. av försäkringsinspektionen i yttrande med anledning av 1937 års trafikförsäkringssakunnigas betänkande, tala även andra skäl. Sålunda skulle det på denna väg vara möjligt att giva utrymme för ett representativt försäkringstagarinflytande. För närvarande finnas väl ömsesidiga försäkringsbolag, som uteslutande eller huvudsakligen driva trafik- och automobilförsäkringsrörelse. I fråga om dessa bolag medför företagsformen möjligheter för motorfordonsägarna att öva inflytande. Huvudparten av försäkringstagarna äro emellertid försäkrade i aktiebolag eller sådana ömsesidiga bolag, som driva trafik- och automobilförsäkringsrörelse vid sidan av ett flertal andra grenar och där motorfordonsägarna i praktiken torde ha små möjligheter att göra sig gällande. Sannolikt skulle man genom en centralisering även kunna nedbringa kostnaderna för försäkringens förvaltning. I detta avseende må särskilt framhållas, att det bleve möjligt att för försäkringsverksamheten utnyttja förefintliga automobilregister. Detta ämne skall närmare utvecklas i det följande.

de. Att materialet rörande motortrafikolyckorna samlas hos en central anstalt bör vidare underlätta ett systematiskt studium av olyckornas karaktär och orsaker, vilket skulle kunna ingå såsom ett led i arbetet för trafiksäkerhetens främjande. Ävenså bör framhållas, att en central försäkringsanstalt skulle få ett mycket påtagligt intresse och goda möjligheter att medverka i detta arbete. Ett sådant intresse förefinnes givetvis redan nu hos trafikförsäkringsanstalterna och har också på flerfaldiga sätt kommit till uttryck. Sannolikt är dock, att intresset för insatser på området kan bli än större inom ett företag, som ensamt drager nytta av de till följd av trafiksäkerhetsarbetet minskade skadeutbetalningarna och som därjämte utslutande sysslar med försäkring å motorfordon, än inom ett flertal företag, som vart och ett svarar endast för en del av trafikförsäkringen och därjämte vanligen driver denna försäkringsgren vid sidan av ett flertal andra grenar.

Som ett ytterligare led i övertägandena rörande trafikförsäkringens organisation har utredningen verkställt en närmare granskning av den nuvarande organisationsformens ändamålsenlighet. Såsom närmare framgår av den i inledningen lämnade redogörelsen har man sökt att genom olika föreskrifter och kontrollanordningar åstadkomma garantier för en tillfredsställande skadereglering och en skälig premiesättning. Med avseende å inbörden och verkningarna av dessa åtgöranden må här framhållas följande.

Vad först angår skaderegleringen torde den bristande enhetligheten under verksamhetens tidigare skede efterhand ha i det stora hela övertunnits. De åtgöranden av olika slag, särskilt inrättandet av Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, som vidtagits på detta område, ha medfört att förhållandena numera torde kunna anses i stort sett tillfredsställande.

Beträffande premiesättningen må till en början erinras om att de skilda anstalterna — bortsett från de första åren efter den nuvarande lagstiftningens genomförande — alla tillämpat enhetliga premietariffer ända till i början av år 1948, då det övertägande antalet anstalter höjde premierna medan några anstalter bibehöll den premienivå, som tillämpats sedan år 1938. Premiesättningen skall ske i enlighet med vissa i lagen och koncessionsvillkoren lämnade föreskrifter, vilkas efterlevnad övervakas av försäkringsinspektionen. I samband med nyss nämnda premieförhöjning hemställde inspektionen, under anförande av att premietarifferna med hänsyn till verksamhetens obligatoriska karaktär borde vara lika över hela linjen, att Kungl. Maj:t måtte förelägga de anstalter, som icke genomfört premieförhöjning, att höja premierna lika som de övriga. Denna inspektionens hemställan lämnades av Kungl. Maj:t utan avseende, vilket beslut torde ha grundats på att en anstalt, med hänsyn till koncessionsvillkorens utformning i premiefrågan, icke ansetts kunna tvingas att tillämpa högre premienivå än anstalten själv önskar.

Rörande premiesättningen må i övrigt nämnas, att försäkringsinspektionen årligen bestämmer hur stor del av premierna, som skall avse omkost-

nader, och hur stor del, som av försäkringsanstalterna får uttagas som vinst. För skadeutbetalningar ha anstalterna att förfoga över den premieintäkt, som återstår efter avdrag av den sålunda för omkostnader och vinst avsedda summan. Den för avsättning till regleringsfond fastställda planen innebär att överskott, som uppkommer genom att skadeutbetalningarna understiga den sålunda för ändamålet disponibla inkomsten, uppsamlas i regleringsfonden, som får tillgripas allenast i händelse skadeutbetalningarna under något år skulle överstiga den disponibla inkomsten. Om tillräckliga medel härför ej finnas i regleringsfonden, få för skadeutbetalningarna erforderliga medel förskjutats från vederbörande anstalts övriga försäkringsgrenar eller från befintliga, för hela verksamheten avsedda konsolideringsfonder. Regleringsfonden blir i sådant fall negativ. I den mån överskott ånyo uppstår å trafikförsäkringen äger »återbetalning» rum.

Under trafikförsäkringsanstalternas hittillsvarande verksamhet har skadeförloppet inom de skilda anstalterna varit starkt växlande. Då några större skiljaktigheter icke, i varje fall under senare tid, torde ha förefunnits beträffande normerna för skaderegleringen, får den olikartade skadeutvecklingen antagas framför allt ha berott på olika urval av försäkringsstagare. Det kan ej undvikas, att varje premiesättning måste basera sig på ett mer eller mindre godtyckligt sammanförande av ett mycket stort antal olika risker till vissa bestämda riskgrupper. Hur omsorgsfullt detta än sker, måste risker, som avsevärt skilja sig från varandra, komma att ingå i samma grupp och sålunda erhålla samma premie. Det urval, som ingår i en bestämd anstalts bestånd, kan därför komma att inom vissa riskgrupper bestå av övervägande bättre eller övervägande sämre individuella risker. Då samma tariffpremier tillämpats inom alla anstalter har den ovan anförda utvecklingen haft till följd att vissa anstalter, åtminstone ännu för ett par år sedan, kunnat redovisa regleringsfond till betydande belopp samtidigt med att andra uppvisat sådan fond till negativt belopp. Under de senaste åren har trafikförsäkringen inom nära nog alla anstalter gått med betydande förlust.

Då ett varaktigt understödande av trafikförsäkringen med medel från en anstalts övriga försäkringsrörelse icke kan anses tillbörligt, måste uppkomsten av negativa regleringsfonder ingiva betänkligheter. Det kan visserligen göras gällande att trafikförsäkringen inom de ömsesidiga bolagen bidragit till den övriga verksamheten genom att den vinst, som får uttagas ur rörelsen, överförts till bolagens konsolideringsfonder; för aktiebolagens vidkommande har denna vinst varje år ingått i den rörelsevinst, som stått till förfogande för aktieutdelning. Emellertid bör trafikförsäkringen liksom varje annan försäkringsgren självfallet lämna skäligt bidrag till sådana för hela rörelsen gemensamma fonder, som i de ömsesidiga bolagen uppläggas för att förhindra att uppkommande förluster å rörelsen skola behöva uttaxeras å delägarna. Om en gren vilken som helst visar sig år efter år förlustbringande är det därför ej riktigt att resonera så, att de sammanlagda förlusterna skola ha uppgått till lika mycket som grenens tidigare

bidrag till de gemensamma fonderna innan man kan anse att grenen subventioneras av den övriga verksamheten. Frågan om den hänsyn, som vid premieberäkningen må tagas till konsolideringsfonder, har i utredningens principbetänkande närmare behandlats i samband med skälighetsprincipen.

I regleringsfondsschemat har den del av premierna, som enligt försäkringsinspektionens bestämmande skall avse omkostnader, upptagits som utgift i stället för de verkliga omkostnaderna. I de fall, då de verkliga omkostnaderna understigit de medgivna har skillnaden sålunda kommit anstaltens övriga verksamhet till godo medan den övriga verksamheten i motsatt fall belastats med skillnadsbeloppet. Även på omkostnadsområdet kan sålunda, i den mån ej utjämning skett från det ena året till det andra, ett subventionsförhållande anses ha uppkommit mellan trafikförsäkringen och den övriga försäkringsrörelsen.

Den olikartade skadeutvecklingen inom de skilda trafikförsäkringsanstalterna har i förening med den enhetliga premiesättningen medfört ett sådant läge, att man ställer sig tveksam beträffande möjligheterna för de anstalter, som visat de sämsta resultaten, att inom rimlig tid till fullo återbetala de lån från den övriga verksamheten, som de negativa regleringsfonderna få anses representera. Försäkringsutredningen anser sig därför böra något närmare gå in på frågan om den enhetliga premiesättningen på detta område.

Trafikförsäkringen bör, oaktat dess handhavande överlämnats till ett flertal skilda försäkringsanstalter, betraktas som en enhet. Efter vad tidigare framhållits får den olikartade ekonomiska utvecklingen av anstalternas trafikförsäkringsrörelse antagas främst betingad av olika urval av försäkringstagare. Skiljaktigheter i fråga om omkostnadernas storlek ha härvid icke haft någon som helst inverkan, eftersom man i regleringsfondsschemat i varje fall intill den 1 februari 1948 räknat med proportionsvis lika stora omkostnader för alla anstalter, i stället för de verkliga omkostnaderna. Vad här anförts får — i förening med försäkringens obligatoriska karaktär och det förhållandet, att samtliga anstalter meddela samma prestation — anses starkt tala för en enhetlig premiesättning. Ett gynnsamt skaderesultat, som föranletts av att en anstalt strängt inriktat sig på att åstadkomma ett fördelaktigt urval av försäkringstagare, får i varje fall icke anses som ett acceptabelt motiv för hållande av lägre premier. Möjligen kan i detta avseende undantagas de företag, som rikta sig till någon viss yrkes- eller intressegrupp. Men beträffande såväl dessa som andra företag böra eventuellt gynnsammare riskförhållanden enligt utredningens uppfattning hellre komma försäkringstagarna till godo genom vinstutdelning än genom lägre tariffpremier. Ett förhållande, som objektivt sett kan försvara en divergerande premiesättning, är däremot olikheter i fråga om omkostnadernas storlek. Utredningen får härom anföra följande.

Jämför man de å trafikförsäkringen bokförda omkostnaderna med dem, som ingå i regleringsfondsschemat, uppvisa de olika anstalterna skiftande resultat. År 1946 redovisade 8 av de svenska anstalterna lägre bokförda

omkostnader än de i regleringsfondsschemat ingående medan återstående 19 redovisade högre omkostnader. Skillnaden mellan de bokförda och de i schemat ingående omkostnaderna motsvarade för de allra flesta bolagen högst omkring 10 och vanligen endast några få procent av premieinkomsten; endast för ett fåtal bolag med merendels liten trafikförsäkringsrörelse var differensen större. Några längre gående slutsatser böra dock icke dragas av dessa uppgifter. År 1946 präglades, liksom åren närmast före, av extraordnåna förhållanden på trafikförsäkringens område — särskilt erinras om den starka ökning av antalet motorfordon i trafik, som ägde rum under år 1946 — vilka kunna antagas ha inverkat olika på omkostnaderna i de skilda anstalterna. Härtill kommer att de på trafikförsäkringen belöpande omkostnaderna icke kunna exakt särskiljas från vederbörande anstalts övriga omkostnader. Omkostnadernas fördelning på skilda försäkringsgrenar sker inom anstalterna mer eller mindre schablonmässigt, varvid olika fördelningsgrunder förekomma. Detta gör en jämförelse mellan de redovisade resultaten otillförlitlig. Utredningen har den uppfattningen att de verkliga omkostnaderna för trafikförsäkringen, ställda i relation till premieinkomsten, under normala förhållanden endast måttligt skulle skilja sig från den ena anstalten till den andra.

En premieskillnad anstalterna emellan på annan grund än olikhet i fråga om omkostnaderna kan även i praktiken medföra mindre önskvärda konsekvenser. En sådan premieskillnad skulle nämligen i större eller mindre utsträckning kunna leda till en överflyttning av försäkringstagare från de »dyrare» till de »billigare» företagen. Med hänsyn till gällande bonusbestämmelser är det sannolikt, att de överflyttande försäkringstagarna skulle representera övervägande sämre risker. Nya försäkringstagare, vilka under sina första försäkringsår enligt erfarenheten utgöra mindre goda risker, kunna väntas i förhållandevis stor utsträckning söka sig till de billigare företagen. Det kan förmodas, att de mottagande företagens förutsättningar att, utan subvention från sin övriga verksamhet, hålla lägre premier vid en sådan utveckling, ganska snart skulle komma att försvinna. Man kan då bli nödsakad att höja premierna, vilket skulle komma det tidigare underbjudandet i premiehänseende att utåt te sig som dumping. Särskilt i betraktande av att trafikförsäkringen utgör en av det allmänna påbjuden och reglerad försäkring skulle en sådan utveckling otvivelaktigt te sig stötande.

Betydelsen av de synpunkter, som ovan framhållits beträffande konsekvenserna av ett ogynnsamt skadeförlopp å ena sidan och omkostnadsfrågan å den andra, får en särskild belysning vid en granskning av den ekonomiska utvecklingen av trafikförsäkringsrörelsen under åren 1946 och 1947. Såsom förut nämnts ha de år 1938 uppgjorda premietarifferna bibehållits oförändrade ända till den 1 februari 1948. Då premiernas anpassning efter det förändrade penningvärdet sålunda fördröjts ha särskilt under åren 1946 och 1947 betydande förluster uppstått å rörelsen, vilka tagit sig uttryck i en stark minskning av anstalternas regleringsfonder. Under år 1946 nedgick sålunda summan av de inom anstalterna avsatta reglerings-

fonderna (positiva fonder minskades med negativa) från 7,4 miljoner kronor till 2,9 miljoner kronor, innebärande en försämring av trafikförsäkringens förmögenhetsställning med 4,5 miljoner kronor. Antalet anstalter, som uppvisade negativ regleringsfond, steg samma år från 7 till 13. År 1947 medgick summan av regleringsfonderna ytterligare och stannade vid ett negativt belopp av 2,6 miljoner kronor, sålunda en minskning med 5,5 miljoner kronor, varjämte antalet anstalter med negativ regleringsfond ökade till 21. Till de förluster, som uppkommit till följd av skadeförloppet, får läggas ett betydligt överskridande av premiernas omkostnadstillägg inom fleralet anstalter, som visserligen i första hand gått ut över den medgivna vinsten men även torde ha medfört att medel från anstalternas övriga försäkringsverksamhet måst tagas i anspråk för ändamålet.

Med hänsyn till tidigare anförda principiella synpunkter och de fördelar av olika slag, som en centralisering av trafikförsäkringen kan väntas medföra, ävensom ovan påvisade otillfredsställande följder av försäkringens nuvarande anordning har utredningen funnit att en på ändamålsenligt sätt uppbyggd central monopolanstalt utgör den organisationsform, som är mest lämpad för den ifrågavarande verksamheten.

Vid en centralisering av trafikförsäkringen blir det icke längre behövt att göra trafikförsäkringen till en avtalsfråga mellan den försäkringspliktige och försäkringsgivaren. I likhet med vad som gäller inom den obligatoriska olycksfallsförsäkringen föreslår utredningen, att trafikförsäkring skall — med vissa speciella undantag — gälla automatiskt å samtliga motorfordon, som äro registrerade här i riket eller som utan registrering här brukas i trafik. Försäkringen skall dock givetvis såsom nu bekostas genom trafikförsäkringspremier, som skola erläggas av fordonets ägare eller, vid avbetalningsköp, innehavare. Nuvarande anordningar för övervakning av försäkringspliktens fullgörande ersättas med kontroll av att skyldigheten att erlægga sådana premier efterkommes. Att trafikförsäkringen gäller automatiskt bör för försäkringstagarna innebära minskat besvär, bl. a. så till vida att de befrias från skyldigheten att vid ansökan om registrering eller anmälan om äganderättsövergång foga försäkringsbevis.

Försäkringens organisation.

Företagsform.

Då den nuvarande trafikförsäkringsorganisationen, genom 1929 års riksdagsbeslut, infördes, hade som alternativ diskuterats, att försäkringens ombesörjande skulle överlämnas till riksförsäkringsanstalten eller någon för ändamålet upprättad statlig anstalt. Från olika håll hade emellertid skäl anförts emot statsdrift på området, varvid man dock närmast torde ha haft formen av statligt ämbetsverk för ögonen. Till följd av den utveckling som sedermera ägt rum inom såväl trafikförsäkringen som den obligatoriska olycksfallsförsäkringen måste det i dagens läge redan med hänsyn till arbetsvolymen anses uteslutet att sammanföra dessa båda försäkringsformer i en gemensam företagsorganisation.

Valet av företagsform bör anpassas efter verksamhetens beskaffenhet. I motsats till den obligatoriska olycksfallsförsäkringen föreligga inom trafikförsäkringen icke mekaniskt verkande regler rörande ersättningarnas bestämmande. Detta medför, att skaderegleringen inom trafikförsäkringen får grundas på en friare bedömning. En sådan förutsätter i åtskilliga fall förhandlingar mellan den skadelidande och försäkringsgivarens representant, skaderegleraren, i syfte att nå en uppgörelse på frivillighetens grund. Såväl för försäkringsgivaren som den skadelidande är det, bl. a. av kostnads- och tidsskäl, av intresse att domstolsförfarande såvitt möjligt undvikas. Skall skaderegleringen kunna ske snabbt och smidigt och med minsta omkostnader måste skaderegleraren utrustas med vittgående handlingsfrihet då det gäller att bedöma skäligheten av framställda ersättningsanspråk, förhandla och träffa överenskommelser med den skadade m. m. Av ett ämbetsverk, som arbetar under hävdvunna former, kräver allmänheten en strikt rättslig behandling av sina angelägenheter. Man kan förmoda att en statstjänsteman, som arbetar under tjänstemannaansvar och vars förvaltning är underställd statlig revision, ofta skulle se sig nödsakad att ställa större krav på skadentredningarnas fullständighet än vad en tjänsteman i ett enskilt företag i motsvarande fall skulle anse erforderligt. Den smidighet, som kräves vid handläggning av skadeärenden inom trafikförsäkringen, och icke minst den handlingsfrihet, som bör tillkomma den enskilde tjänstemannen, torde därför icke kunna åstadkommas inom ett ämbetsverk.

Av ovan anförda skäl bör man för trafikförsäkringen välja en organisationsform, där den enskilda företagsamhetens större rörlighet och anpassningsförmåga kan göra sig gällande. Detta torde leda till en organisation av bolagstyp. Beträffande utformningen av ett sådant bolags struktur har utredningen ansett att det allmänna, med hänsyn till försäkringens obligatoriska karaktär, bör påtaga sig visst ansvar för försäkringens handhavande i syfte att tillse, att rörelsen bedrivs efter ändamålsenliga linjer och på bästa sätt tillgodoser icke endast försäkringstagarnas utan även de skadelidandes intresse. På samma gång måste det, då bolagets uppgift är att försäkringsmässigt fördela all den skadeståndsskyldighet gentemot tredje man, som kan komma att drabba motorfordonsinnehavare, anses skäligt att dessa, d. v. s. försäkringstagarna, beredas inflytande över bolagets skötsel.

De ovan anförda synpunkterna synas på ett ändamålsenligt sätt kunna tillgodoses, därest bolaget organiseras efter mönster av ett ömsesidigt försäkringsbolag med försäkringstagarna som delägare. Med hänsyn bl. a. till det stora antalet försäkringstagare i ett sådant företag synes bolagsstämman — företagens beslutande organ — lämpligen börja gestaltas såsom en fullmäktigeförsamling. Försäkringstagarna-delägarna deltaga med andra ord genom fullmäktige i handhavandet av bolagets angelägenheter. Det allmännas ansvar för försäkringen motiverar emellertid att även det allmänna får utse vissa fullmäktige ävensom att dessa i antal något överväga de fullmäktige, vilka utses av försäkringstagarna.

Beträffande det sätt, varpå försäkringstagarna skola utse sina fullmäktige, har man att beakta, att försäkringstagarna icke utgöra någon homogen intressegrupp. Olika intresseriktningar företrädas av skilda sammanslutningar, såsom Kungl. Automobilklubben, Motormännens Riksförbund, Svenska Trafikbilägares Riksorganisation med denna underställda Svenska Droskbilägareförbundet, Svenska Lasttrafikbilägareförbundet och Svenska Omnibusägareförbundet. Det vida övervägande antalet försäkringstagare torde dock, efter vad de olika organisationernas medlemssiffror ge vid handen, icke tillhöra någon intresseorganisation på området. Trots den svaghet, som ligger i denna ofullständiga anslutning, torde de olika organisationerna, var på sitt område, kunna anses som företrädare för intressen, som omfattas även av de icke anslutna motorfordonsägarna. Utredningen har därför funnit, att ifrågakvarande fullmäktige lämpligen kunna utses av sådana organisationer.

Var och en av de åsyftade organisationerna bör äga utse ett visst antal fullmäktige. Då man givetvis icke kan bedöma vare sig de olika organisationernas representativitet i framtiden eller sådana inträffande förändringar som sammanslagningar, upplösningar och nybildningar, torde det icke vara lämpligt att i lag bestämma vilka organisationer som skola äga utse fullmäktige, eller hur många varje särskild organisation skall äga utse. Det bör därför i stället ankomma på Kungl. Maj:t att för begränsade tidsperioder bestämma de organisationer som skola komma i fråga och antalet fullmäktige, som varje organisation skall äga utse. Tidsperioderna i fråga ha i utredningens förslag bestämts till tre år.

För bolaget torde det, ehuru väl detta ej synes lämpligen kunna ske genom medinflytande å bolagsstämma, vara av värde att åstadkomma en samverkan även med sådana organisationer, som företråda yrkeschaufförer. Den ekonomiska favör i form av bonus, som för motorfordonsägarna utgör en uppmuntran till varsam körning, har icke någon motsvarighet i fråga om yrkeschaufförerna. Det torde också vara svårt att inom trafikförsäkringens ram finna någon möjlighet till en motsvarande premiering av enskilda yrkeschaufförer, hur önskvärt detta än kunde vara. Så mycket mer angeläget borde det därför vara för bolaget att genom ett samarbete med yrkeschaufförernas organisation söka finna andra anordningar, som kunna vara ägnade att hos yrkeschaufförerna stimulera intresset för varsam körning. Yrkeschaufförernas erfarenheter böra också kunna vara av värde för bolaget i dess strävanden till förmån för ökad trafiksäkerhet. Åt bolaget bör överlämnas att tillsammans med ifrågavarande organisationer bestämma om de närmare formerna för ett samarbete. I detta sammanhang må erinras om att 1945 års trafiksäkerhetskommitté i sitt betänkande (SOU 1948: 20 s. 276) uttalat, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt vore önskvärt om förare av bil i annans tjänst genom att beredas andel i bilägarens bonus kunde stimuleras till försiktig körning, samt att problemet lämpligen syntes kunna lösas genom avtalsförhandlingar mellan berörda parter.

Beträffande de fullmäktige, vilka utses av det allmänna, må till en början framhållas, att dessa — i likhet med de av försäkringstagarnas organisationer utsedda — i första hand böra betrakta sig såsom förtroendemän i bolaget och i denna egenskap tillvarataga bolagets och därmed även försäkringstagarnas intressen. De böra emellertid därjämte se till bolagets verksamhet utåt, särskilt förhållandet till de skadelidande. Ifrågavarande fullmäktige böra därför utses bland personer, som — förutom att de äga förutsättningar att på ett tillfredsställande sätt företråda försäkringstagarna — äro förtrogna med de synpunkter och önskemål beträffande bolagets verksamhet, som kunna omfattas av allmänheten inom skilda delar av landet. För att i detta avseende få fram en såvitt möjligt allsidig representation och även i övrigt befästa detta riksomfattande företags lokala förankring har i utredningens lagförslag intagits ett uttryckligt stadgande, att en fullmäktig skall vara bosatt i Stockholms stad och en i varje län. Här avsedda fullmäktige, vilka föreslagits skola utses av Kungl. Maj:t, skulle i enlighet härmed till antalet utgöra 25, medan de av motororganisationerna utsedda begränsats till högst 24. För varje fullmäktig har en suppleant ansetts böra utses.

Då försäkringstagarna, för vilkas räkning bolaget skall drivas, enligt ovanstående förslag skola äga utse mindre än hälften av antalet fullmäktige, har utredningen ansett det angeläget, att de enskilda försäkringstagarna i största möjliga utsträckning beredas möjlighet att följa bolagets verksamhet och erhålla tillfälle att framföra kritik. En sådan insyn från försäkringstagarnas sida torde även vara ägnad att motverka att rörelsen glider in i stela och byråkratiska former.

Bolagets styrelse föreslås skola bestå av sju ledamöter med lika många

suppleanter. Ordförande och vice ordförande tillika med två suppleanter ha ansetts böra utses av Kungl. Maj:t medan övriga ledamöter och suppleanter väljas å bolagsstämma. Mandattiden har föreslagits till tre år. I likhet med vad som stadgats i 1948 års lag om försäkringsrörelse bör försäkringsinspektionen förordna en revisor att med de av bolaget utsedda revisorerna deltaga i revisionen.

Som en konsekvens av att de av delägarna utsedda fullmäktige intaga minoritetsställning på bolagsstämman, anser utredningen att de icke böra vara underkastade personlig ansvarighet för bolagets förbindelser. Uppkommande förlust å rörelsen kan sålunda icke täckas genom uttaxering bland delägarna. För tryggande av bolagets förmåga att fullgöra sina förbindelser bör det allmänna vid bolagets bildande förskjuta erforderligt garantikapital. Sedermera bör bolaget, i likhet med vad som krävs av de nuvarande trafikförsäkringsanstalterna, genom att uppbygga egna fonder skaffa sig den ekonomiska ryggrad, som erfordras till skydd mot förluster genom fluktuationer i skadeförloppet eller av annat slag. I den mån bolaget når tillräcklig ekonomisk styrka, bör garantikapitalet återbetalas. Bestämmelser rörande garantikapitalet ha intagits i förslaget till promulgationslag.

Från ekonomisk synpunkt uppställer sig det kravet, att verksamheten skall gå ihop och även förränta däri nedlagt kapital. Företaget måste vara självförsörjande. Regulatorn är härvid å ena sidan premiesättningen, å andra sidan kravet på effektiv och sparsam förvaltning. Skulle verksamheten visa sig förlustbringande bör kunna förutsättas, att bolaget skall hinna vidtaga erforderlig omläggning av sin premiepolitik eller, om så är möjligt, åtstramning av omkostnaderna. Om ändock — exempelvis till följd av flera efter varandra följande katastrofskador — den situationen skulle uppkomma att disponibla medel samt reservfond och eventuellt kvarstående garantikapital icke förslå till täckande av lidna förluster, får detta icke under några förhållanden medföra nedsättning av ersättningen till de skadelidande. Situationen får i stället bemästras med hjälp av tillfälligt lån. Då delägarskapet är obligatoriskt måste bolaget alltid ha möjligheter att under fortsatt verksamhet, efter vidtagande av erforderliga konsolideringsåtgärder, skaffa sig medel för återbetalning av sådant lån. Det bör därför icke möta svårigheter för bolaget att i marknaden erhålla lån mot skäliga villkor. Skulle detta likväl av någon anledning visa sig icke vara möjligt, bör staten tillhandagå med lån. Då staten erhållit det avgörande inflytandet över bolagets skötsel, torde staten icke kunna undandraga sig att i sista hand påtaga sig ansvar för att bolaget får möjligheter att uppfylla sina förpliktelser.

I detta sammanhang må framhållas att bolaget enligt utredningens mening skall äga teckna återförsäkring. På denna väg får bolaget möjlighet att minska risken för mera avsevärda ekonomiska förluster.

Skaderegleringsnämnd.

Den inom trafikförsäkringen för närvarande verksamma skaderegleringsnämnden, Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, bildades, såsom tidigare framhållits, närmast i syfte att åvägabringa fastare praxis i skaderegleringen men ansågs även motiverad därav, att det från den skadades synpunkt borde vara av värde, att skadefallet prövades även av annan än vederbörande försäkringsanstalt. I sistnämnda hänseende torde en motsvarande nämnd ha en uppgift att fylla även i det föreslagna trafikförsäkringsbolaget. Utredningen har därför funnit, att en opartisk skaderegleringsnämnd, med liknande uppgifter och befogenheter som Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, bör inrättas. Den nuvarande organisationen av Trafikförsäkringsanstaltens nämnd kan därvid endast delvis tjäna som mönster. I den föreslagna nämnden böra — liksom i den nuvarande — ingå två rättsbildade ledamöter, däribland ordföranden, ävensom två ersättare för dessa. Där emot kan den nuvarande anordningen med sex ytterligare ledamöter med ingående erfarenhet i skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringen, av vilka två tjänstgöra samtidigt, uppenbarligen icke bibehållas. Då Trafikförsäkringsbolaget ensamt skall driva trafikförsäkring torde man, bortsett från en övergångstid, ej kunna räkna med att ha tillgång till personer utanför bolaget, som uppfylla villkoret att äga ingående erfarenhet i skaderegleringsarbetet inom trafikförsäkringen. En jämkning av kompetenskravet är därför nödvändig.

Det försäkringsområde, som med avseende å skaderegleringen närmast kan jämföras med trafikförsäkringen, är ansvarighetsförsäkringen. I vissa hänseenden, såsom bedömning av invaliditetsgrad, kunna paralleller dragas med försäkringen för olycksfall i arbete. Det torde emellertid knappast vara erforderligt eller lämpligt att knyta det ifrågavarande kompetenskravet till ett bestämt arbetsområde. Utredningen har därför stannat vid en mer allmän formulering, nämligen att ifrågavarande ledamöter skola äga sådan praktisk erfarenhet, som gör dem skickade att bedöma skaderegleringsfrågor i trafikförsäkring. I stället för den nuvarande nämndens växelvis tjänstgörande sex ledamöter med praktisk erfarenhet har utredningen vidare ansett, att man i den nya nämnden kan nöja sig med två ledamöter med motsvarande kompetens, tillika med två ersättare. Den nya nämnden skulle sålunda sammansättas av fyra ledamöter och lika många ersättare, av vilka två ledamöter, däribland nämndens ordförande, och två ersättare skola vara rättsbildade. Nämnden har ansetts i sin helhet böra tillsättas av Kungl. Maj:t. Kostnaderna för nämndens verksamhet, däribland arvoden till ledamöterna, böra självfallet bestridas av Trafikförsäkringsbolaget.

Rörande den nya nämndens verksamhet må i övrigt framhållas följande. Sedan nämnden yttrat sig i en ersättningsfråga böra, innan slutlig uppgörelse träffas mellan bolaget och den ersättningsökande, bägge parter ha erhållit kännedom om nämndens bedömande av fallet. Ha meningarna inom

nämnden varit delade och yttrandet beslutats med ordförandens utslagsröst, får frågan anses vara så tveksam, att de skilda meningarna böra meddelas parterna. Vid utformningen av sitt förslag till reglemente för trafikförsäkringsnämnden har utredningen beaktat här anförda synpunkter. Förslaget till reglemente bygger i övrigt i väsentliga avseenden på nu gällande reglemente för Trafikförsäkringsanstaltens nämnd.

Motorfordonsförsäkring.

I betydande utsträckning förekommer att motorfordonsägarna frivilligt försäkra sig mot andra risker beträffande sina fordon än de, som innefattas i trafikförsäkringen. För dylika försäkringar, vilka man för närvarande plägar sammanfatta under den oegentliga benämningen automobilförsäkring (se härom specialmotiveringen till 1 § andra stycket), användes i det följande benämningen motorfordonsförsäkring. I motorfordonsförsäkringen ingå flera olika försäkringstyper. Dessa kunna sammanföras till två artskilda grupper, nämligen frivillig ansvarighetsförsäkring och kaskoförsäkring.

Den frivilliga ansvarighetsförsäkringen omfattar ansvarighetsförsäkring beträffande sådana motordrivna fordon å vilka trafikförsäkringslagen ej äger tillämpning, ansvarighetsförsäkring vid resa utom de nordiska länderna — genom särskilt medgivande har trafikförsäkringen utsträckts att gälla vid resa inom Danmark, Norge och Finland — samt tilläggsförsäkring till trafikförsäkringen avseende högre försäkringsbelopp än den maximala ersättning, som utgår enligt nämnda försäkring. De motorfordon, å vilka den nuvarande trafikförsäkringen ej äger tillämpning, äro traktortåg samt sådana fordon, som uteslutande användas inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Vid ett genomförande av utredningens förslag om borttagande av nu gällande begränsningar i fråga om försäkringsgivarens ansvarighet vid personskada samt de föreslagna utvidgningarna av trafikförsäkringsplikten skulle utrymmet för frivillig ansvarighetsförsäkring berörande motordrivna fordon väsentligen beskäras. Sålunda komme trafikförsäkringsplikten att omfatta även traktorer. För motorfordon och traktorer med uteslutande användning inom sådant inhägnat område, som nyss sagts, skall enligt förslaget frivillig trafikförsäkring kunna tecknas, varför ansvarighetsförsäkring hänförlig till motorfordonsförsäkring knappast torde bli aktuell. Även staten och kommun tillhöriga motorfordon och traktorer skulle omfattas av trafikförsäkringen med undantag av krigsmaktens fordon. Beträffande dessa senare torde frivillig ansvarighetsförsäkring icke ifrågakomma. Med hänsyn härtill skulle frivillig ansvarighetsförsäkring i fortsättningen praktiskt taget komma att innefatta allenast försäkring vid resa utom de nordiska länderna samt tilläggsförsäkring till trafikförsäkringen avseende högre försäkringsbelopp vid egendomsskada än som innefattas i nämnda försäkring. Frivillig ansvarighetsförsäkring skulle möjligen kunna tänkas även beträffande sådana motorredskap, som enligt

förslaget ej skola omfattas av trafikförsäkringen, nämligen de som konstruerats för en hastighet av högst 25 km i timmen.

Under den gemensamma benämningen kaskoförsäkring inbegripas brand-, stöld- och vagnskadeförsäkring.

Vid 1947 års utgång, då antalet trafikförsäkrade motorfordon utgjorde 383 606, uppgick antalet motorfordon med frivillig ansvarighetsförsäkring till 9 016 och antalet fordon med kaskoförsäkring till 245 015, varav dock endast 74 400 voro vagnskadeförsäkrade.

Med hänsyn till det nära sambandet mellan motorfordons- och trafikförsäkringen ter sig en enhetlig organisation för dessa försäkringsgrenar naturlig. För en försäkringstagare är det bekvämt att kunna erhålla motorfordonsförsäkring hos samma försäkringsgivare, som meddelar trafikförsäkringen. Fördelarna härav visa sig bland annat vid inträffad skada, som föranleder ersättning på grund av bägge försäkringarna. I försäkringstagnas intresse bör Trafikförsäkringsbolaget därför äga meddela även motorfordonsförsäkring. Därav behöver likväl icke följa en monopolisering även av motorfordonsförsäkringen. De skäl, som motivera trafikförsäkringens monopolisering, äro nämligen icke tillämpliga å motorfordonsförsäkringen.

I den tidigare omnämnda utredning av riksförsäkringsanstalten, som ingick i förarbetena till 1929 års proposition i trafikförsäkringsfrågan, framhöll anstalten vissa icke önskvärda konsekvenser, som skulle uppstå därest anstalten omhändertog trafikförsäkringen medan motorfordonsförsäkringen alltjämt skulle drivas av enskilda försäkringsanstalter. Sålunda anmärktes att skador genom kollision mellan två bilar kunde väntas ej sällan bli behandlade 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 fördelades mellan vederbörande bolag. Då riksförsäkringsanstalten icke komme att deltaga 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, istället för till vagnskadeförsäkringen, till trafikförsäkringen och följaktligen skulle ersättas av monopolanstalten. Ett motsatsförhållande av denna art vore icke ägnat att bidra till en lugn utveckling av den nya försäkringsformen.

Enligt utredningens mening torde det av riksförsäkringsanstalten berörda motsatsförhållandet förlora i betydelse om, såsom utredningen föreslagit, monopolanstalten för trafikförsäkring komme att organiseras icke såsom ett ämbetsverk utan som ett affärsmässigt drivet bolag. Den större rörelsefriheten inom ett sådant företag skulle bland annat möjliggöra att uppgifter rörande fördelningen av ersättningskyldigheten vid kollisionsfall

kunde, då fråga vore om mindre ersättningsbelopp eller detta eljest av praktiska skäl befundes lämpligt, träffas utan mer ingående utredning av vållande frågan. Det torde i allmänhet icke vara svårare att komma till rätta med dessa fall än att frivillig överenskommelse bör kunna träffas mellan Trafikförsäkringsbolaget och de berörda anstalterna. Något principiellt hinder mot att Trafikförsäkringsbolaget deltagar i en kollisionsöverenskommelse förefinnes självfallet icke.

På grund av vad nu anförts vill utredningen icke ifrågasätta förbud för enskilda försäkringsanstalter att meddela motorfordonsförsäkring.

Med avseende å Trafikförsäkringsbolagets deltagande i motorfordonsförsäkringen må följande synpunkter framhållas. Genom utnyttjande av bilregisterföringen kan bolaget, såsom närmare skall utvecklas i det följande, åstadkomma en starkt förenklad förvaltningsplan för trafikförsäkringen. Det torde, åtminstone i väsentliga hänseenden, icke vara möjligt att inordna motorfordonsförsäkringen i denna plan. Motorfordonsförsäkringen komme härigenom att i viss mån komplicera bolagets förvaltning och det är icke säkert, att bolaget skulle vara i stånd att driva denna försäkring med lägre omkostnader än andra försäkringsanstalter. Med hänsyn härtill bör det överlämnas till bolaget att självt avgöra huruvida och från vilken tidpunkt motorfordonsförsäkring bör införlivas med bolagets verksamhet. Vid detta övervägande torde hänsyn i främsta rummet böra tagas till försäkringstagarnas intresse. Skulle bolaget komma att meddela motorfordonsförsäkring, får detta givetvis icke medföra att trafikförsäkringen belastas med någon del av motorfordonsförsäkringens omkostnader. Det må även framhållas, att trafikförsäkringsbolagets möjlighet att när som helst börja driva motorfordonsförsäkring kan, även om möjligheten icke utnyttjas, verka nedhållande på premierna inom de enskilda på området verkande försäkringsanstalterna och sålunda redan härigenom bliva försäkringstagarna till gagn.

Utredningen anser det sannolikt, att flera av de nuvarande trafikförsäkringsanstalterna komma att, i samband med trafikförsäkringens bortfall, utveckla även motorfordonsförsäkringen.

Verksamhetens organisation.

Det kan icke komma i fråga att här lämna närmare anvisningar om huru Trafikförsäkringsbolagets verksamhet lämpligen bör vara organiserad. Denna fråga bör lösas av bolaget självt under beaktande av allmänhetens och försäkringstagarnas befogade krav på smidighet, ändamålsenlighet och låga förvaltningskostnader samt av de praktiska betingelserna för rörelsen. På grund härav har det bland annat icke varit möjligt för utredningen att framlägga någon kalkyl beträffande omkostnaderna eller rörande den besparing man kan räkna med såsom följd av centraliseringen.

Även om utredningen funnit sig icke böra skissera någon plan för organisationen av bolagets verksamhet, anser sig utredningen böra närmare utveckla sina synpunkter på den i tidigare sammanhang antydda frågan om

samordning med bilregisterföringen ävensom beträffande lämpligheten av och möjligheterna till en decentralisering av rörelsen. I övrigt vill utredningen endast göra det allmänna uttalandet att huvudlinjerna för verksamhetens planläggning böra framkomma såsom en produkt av ett nära samråd mellan bolagets verkställande organ och bolagsstämman.

Samordning med bilregisterföringen m. m. Då enligt utredningens uppfattning ett utnyttjande av bilregisterföringen borde kunna medföra besparingar i förvaltningsavseende ha möjligheterna härtill undersökts. Automobilregister föras för närvarande av länsstyrelserna. Kopior av dessa myndigheters registerkort insändas till statistiska centralbyrån och bilda där det s. k. centrala automobilregistret. Med ledning av dessa kopior upprättas därjämte av arméförvaltningen uttagningsregister över sådana fordon, som kunna komma i fråga för militärt eller civilt försvarsändamål. Arméförvaltningen för dessutom särskilt register över krigsmakten tillhöriga motorfordon.

I första hand har övervägts en sådan lösning av frågan, att Trafikförsäkringsbolaget för trafikförsäkringens vidkommande icke skulle föra eget försäkringstagareregister utan för denna verksamhet begagna det centrala bilregistret. Denna väg har emellertid av flera skäl visat sig icke framkomlig. Däremot synes det vara en genomförbar anordning, att länsstyrelsernas registerkort¹ å motorfordon kompletteras med vissa uppgifter, som erfordras för trafikförsäkringen, och att Trafikförsäkringsbolagets försäkringstagareregister sedan baseras på uppgifter från länsstyrelserna. De närmare detaljerna för en sådan anordning kunna skisseras enligt följande.

Under antagande att nuvarande principer för premiedifferentieringen bibehållas, erfordras å registerkorten, utöver redan nu förefintliga uppgifter, för trafikförsäkringen uppgift om

1. fordonets användningssätt,
2. premiebetalningsterminer,
3. huruvida försäkringen avlöser tidigare försäkring.

De anförda uppgifterna böra av fordonsägaren lämnas i samband med ansökan om registrering och av bilbesiktningsmannen respektive bilförsäljaren införas å därför inrymd plats å registerkortet. Vid införandet bör lämplig kodbeteckning användas, varigenom uppgifterna endast skulle taga ringa utrymme i anspråk.

Uppgifternas tillhandahållande till Trafikförsäkringsbolaget sker antingen så, att bolaget erhåller kopior av registerkorten, vilka kopior behållas av bolaget och tillsammans bilda dess register, eller på så sätt, att den kopia av varje registerkort, som enligt gällande bestämmelser skall insändas till det centrala automobilregistret, först får passera bolaget, som från dessa

¹ Faksimil av registerkort för personbil bifogas såsom bilaga C. För envar av fordonstyperna lastbil, buss, tyngre motorcykel, lättviktsmotorcykel och släpfordon användas särskilda slag av registerkort, vilka emellertid till innehåll och uppställning endast föga avvika från personbils-korten. Kortens format är ca 18 × 25 centimeter.

kopior inhämtar och noterar de för bolagets ändamål erforderliga uppgifterna. Den förstnämnda vägen är givetvis att föredraga, men den förutsätter att en extra kopia av registerkortet kan utställas av länsstyrelserna, något som med nu tillämpade system för registerkortens upprättande stöter på tekniska svårigheter.

Redan i tidigare sammanhang har framhållits att trafikförsäkringen, med vissa speciella undantag, icke längre blir föremål för avtal mellan den försäkringspliktige och försäkringsgivaren utan kommer att gälla automatiskt å samtliga motorfordon, som äro registrerade här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Genom att utnyttja länsstyrelsernas automobilregister kan Trafikförsäkringsbolaget föra register över försäkringstagarna utan att dessa för ändamålet behöva åläggas anmälningsskyldighet till bolaget i andra fall än då fråga är om ändring av förhållande, som angives i punkt 1 eller 2 ovan. Behov av försäkringsbrev bortfaller med denna anordning. För försäkringstagaren utgör i stället kvitto å erlagd försäkringspremie bevis om att försäkringsplikten fullgjorts. För bolagets vidkommande vinnas betydande förenklingar av försäkringsarbetet. Trafikförsäkringsanstalternas nuvarande s. k. kopieregister, som utgöres av huvudkontorets kopia av försäkringsbrevet med vidfästad försäkringsansökan, samt det nuvarande s. k. fordonsregistret, bestående av de från myndigheterna återända kopiorna av trafikförsäkringsbevisen, skulle sålunda bägge komma att ersättas av kopiorna av länsstyrelsernas registerkort. Arbetet med utskrivningen av försäkringsbrev m. m. bortfaller och man får för de ändamål, vartill kopie- och fordonsregistren nu användas, ett mera lätthanterligt kortregister.

Med avseende å försäkringsarbetets anordnande må i övrigt framhållas, att all premiedebitering förutsättes ske centralt. Vid förvärv av fordon äger den första premiedebiteringen rum i efterhand, nämligen så snart kopian av länsstyrelsens registerkort inkommit till Trafikförsäkringsbolaget. Denna första premie bör avse även den tid, varunder fordonet kan ha framförts i trafik före registreringen. Hur lång denna tid varit i det enskilda fallet framgår icke av länsstyrelsens registerkort men den får enligt gällande bestämmelser i regel icke överstiga tre veckor (se motorfordonsförordningen 13 § 1 mom. andra stycket 6). Trafikförfattningssakkunniga ha föreslagit en utsträckning av denna tid till trettio dagar. Då det, även efter en sådan utsträckning, är fråga om en förhållandevis kort tid och det på denna belöpande premietillägget därför är ringa, torde man av praktiska skäl kunna förfara så, att premietillägget i fråga bestämmes till en för alla procentuellt lika stor andel av årspremien inom ifrågavarande riskklass. Eventuellt kan i stället förfaras så, att den första premien beräknas fr. o. m. ingången av den månad, varunder registreringen äger rum. Den del av premien, som komme att belöpa på tiden före registreringsdagen, skulle i så fall anses motsvara fordonets användning före nämnda dag.

Ändring av en gällande trafikförsäkring kan betingas av följande orsaker, nämligen förändring av ägarens namn eller adress eller av premiebetalnings-

termin, utbyte eller omändring av fordon ävensom förändring av fordonets hemort eller användningssätt. Fordonsägaren är redan på grund av nu gällande bestämmelser skyldig att till länsstyrelsen anmäla åtgärd, som här sagts, med undantag av ändring av sådant förhållande, som enligt ovan skulle meddelas speciellt för trafikförsäkringen. Då anmälan skall ske till länsstyrelsen förutsättes, att länsstyrelsen i sin tur underrättar Trafikförsäkringsbolaget. I fråga om de uppgifter, som å länsstyrelsernas registerkort skulle lämnas speciellt för trafikförsäkringen, torde icke föreligga behov av att hålla länsregistren aktuella. För att ej förorsaka länsstyrelserna mera besvär än nödvändigt, torde sådana uppgifter därför i stället böra anmälas direkt till Trafikförsäkringsbolaget. Blanketter för anmälan av hit hörande ändringar böra dock finnas tillgängliga hos länsstyrelserna.

Såsom framgår av den föregående framställningen skulle ett utnyttjande av länsstyrelsernas automobilregister för bolagets ändamål medföra arbetsuppgifter för länsstyrelser och bilbesiktningmän. Länsstyrelserna ha emellertid redan för närvarande att utföra åligganden, som äro nödvändiga för trafikförsäkringens fungerande, nämligen de som sammanhånga med övervakningen av försäkringspliktens fullgörande. Denna skyldighet torde få ses mot bakgrunden av försäkringens obligatoriska karaktär. Ett tillämpande av ovan angivna förfaringssätt skulle medföra, att länsstyrelserna befriades från sin nämnda övervakning. Omfattningen av länsstyrelsernas sammanlagda uppgifter för trafikförsäkringen torde dock öka. Utredningen är medveten om att flertalet länsstyrelser kämpa med svårigheter på grund av personal- eller lokalbrist men har likväl ansett sig kunna ifrågasätta denna ökning av arbetsbördan med hänsyn till de för Trafikförsäkringsbolaget och därmed för motorfordonsägarna viktiga fördelar, som härigenom skulle vinnas, så mycket mer som de nya arbetsuppgifterna få antagas bliva av måttlig omfattning och därjämte av expeditionell art.

Även i ett annat avseende än ovan avhandlats läser Trafikförsäkringsbolaget behöva anlita myndighets medverkan för rörelsens bedrivande, nämligen i fråga om inkassering av resterande premier. Utredningen anser det vara av vikt, att denna detalj ordnas på sådant sätt att den kräver minsta möjliga besvär och kostnader för bolaget och myndigheterna. Det ankommer på bolagets ledning att finna ett ändamålsenligt tillvägagångssätt härvidlag. Därvid kan det falla sig naturligt att efterbilda det förfarande, som tillämpas vid indrivning av resterande premier för den obligatoriska försäkringen för olycksfall i arbete. Detta förfarande beskrives i specialmotiveringen till 123 §. Utredningen vill i detta sammanhang även erinra om den möjlighet att utan föregående utslag eller dom erhålla utmätning av oguldna premier hos försumliga försäkringstagare, vilken lämnats vissa ömsesidiga försäkringsanstalter genom kungl. kungörelsen den 22 oktober 1886 (nr 80 s. 11) angående uppbörd av avgifter till vissa på ömsesidighet grundade försäkringsanstalter (ändrad enligt SFS 1917:908, 1931:393, 1946:736 och 1947:839).

Utredningen föreslår (119 §), att Kungl. Maj:t bemyndigas pröva och av-

göra i vad mån statliga myndigheter i särskilda hänseenden skola lämna bolaget sin medverkan. Kungl. Maj:t har därvid att beakta å ena sidan den vinst i fråga om verksamhetens ändamålsenlighet som kan väntas uppkomma för bolaget och å andra sidan den olägenhet som skulle förorsakas myndigheten. Av vikt är att i samband med förordnande om medverkan av myndighet omfattningen av dennas skyldighet att gå bolaget till handa noggrant regleras. Vissa tillämpningsföreskrifter kunna även visa sig behövliga. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att meddela bestämmelser i dessa hänseenden.

Vad beträffar den viktiga frågan i vilken utsträckning bolaget skall vara skyldigt att utgiva ersättning för de tjänster det erhåller av olika myndigheter kan till en början med fog göras gällande, att försäkringstagarna äro närmare att bära kostnaderna för myndigheternas medverkan för försäkringen än skattebetalarna i allmänhet. Denna synpunkt leder till att myndigheterna i regel skola av bolaget erhålla gottgörelse för sina tjänster. Å andra sidan kan det allmännas ansvar för försäkringens ändamålsenliga bedrivande och försäkringens sociala betydelse motivera, att statliga myndigheter liksom hittills i viss utsträckning gratis utföra arbetsuppgifter för denna försäkring. Ätminstone bör detta bli fallet där myndighetens tjänster stå i nära samband med dess ordinarie ämbetsgöromål samt äro av huvudsakligen rutinmässig natur och relativt obetydlig omfattning. Så snart tjänsterna äro av annan karaktär eller större omfattning än nu sagts bör däremot ersättning utgå. Denna bör dock inskränka sig till de direkta merkostnaderna för material och arbetskraft. Frågan huruvida och i så fall efter vilka grunder ersättning skall lämnas av bolaget torde böra avgöras av Kungl. Maj:t.

För de åligganden, som länsstyrelserna för närvarande ha att utföra för trafikförsäkringen, äro trafikförsäkringsanstalterna icke skyldiga att utgiva ersättning. Det torde överensstämja med nyss angivna grundsatser att icke heller Trafikförsäkringsbolaget bör vara pliktigt att utgiva ersättning för de göromål som ett utnyttjande av automobilregistren för trafikförsäkringens ändamål medför för länsstyrelserna. Däremot torde de myndigheter, som komma att anlitas för indrivning av resterande premier, böra erhålla gottgörelse för sitt härav föranledda arbete.

Genomföres ovan angivna plan torde besparingar kunna vinnas icke endast beträffande huvudkontorskostnader utan även i fråga om fältkostnaderna. I den nuvarande organisationen anlitas agenter i viss utsträckning för såväl premiedebitering och uppbörd som skaderegleringsarbete. I Trafikförsäkringsbolaget skulle agenternas befattning med de förstnämnda uppgifterna bortfalla och agentsättningen kunna minskas med hänsyn härtill. Agentprovisionerna uppgå för närvarande till för vanliga agenter samt bilförsäljare i regel 5 % samt för avdelningskontor, generalagenter och därmed jämställda till 8 % av premierna för det bestånd, som vederbörande har hand om; särskild anskaffningsprovision utgår ej. Av provisionerna beräknas av anstalterna hälften (eller drygt) kunna hänföras till försäkringskostnader och lika mycket (eller knappt) till skadereglerings-

kostnader. Ett närmare bedömande av den minskning av agentsättningen, som skulle kunna genomföras om agenternas befattning med premiedebiteringen bortföle, torde knappast vara möjligt, då detta i sista hand lär bliva en avtalsfråga mellan bolaget och agenterna. Den nuvarande beräkningsgrunden för ersättningen skulle i varje fall få ändras, då en anknytning till premierna ej längre bleve möjlig. Från anstaltens sida har vid en tidigare rationaliseringsundersökning den synpunkten framhållits, att de nuvarande provisionsvillkoren för trafikförsäkringen vore sådana, att det med dessa villkor knappast skulle löna sig för ombuden att arbeta inom trafikförsäkringen; att ombuden det oaktat vore villiga att arbeta inom denna gren torde bero på att trafikförsäkringarna i regel vore kombinerade med kaskoförsäkringar, för vilka en högre agentprovision utgä.

Decentralisering. En geografisk decentralisering av ett försäkringsföretags organisation är i många hänseenden ägnad att främja försäkringsverksamhetens ändamålsenliga och smidiga bedrivande. Härigenom skapas förutsättningar för tillgodoseende av den stora allmänhetens berättigade anspråk på att utan onödig omgång eller tidsspillan komma i förbindelse med något försäkringsbolagets organ, det må gälla rådfrågning, skadereglering eller kundtjänst av annan art. Missförstånd och irritation mellan bolaget och allmänheten kan lättare förebyggas samt ökad förståelse skapas för bolagets verksamhet. Decentraliseringen ger även fördelar för företagsdriften. Sålunda torde skaderegleringsarbetet ofta kunna underlättas genom de lokala organens större möjligheter att bekvämt träda i förbindelse med den skadelidande och insamla å orten tillgängligt utredningsmaterial. Fördelar torde även kunna vinnas genom den kontakt, som skapas mellan bolagets lokala organ och reparationsverkstäder i orten.

Stordriften ger möjlighet till ökad decentralisering. Ett centralt trafikförsäkringsbolag får sålunda i detta hänseende de bästa förutsättningarna. Det får emellertid icke förbises att en långt driven decentralisering i regel torde ställa sig ekonomiskt oförmånlig. Det gäller här att åstadkomma en lämplig avvägning. Hur detta skall ske kan icke rimligen avgöras i förvarande sammanhang utan bör överlåtas åt bolagets ledning att erfarenhetsmässigt bedöma. Man torde emellertid kunna utgå ifrån att det skall visa sig lämpligt att hålla åtminstone ett fast avdelningskontor i varje län tillika med ett nät av lokala ombud.

Måhända skall det visa sig ändamålsenligt att till avdelningskontoren — och möjligen i viss utsträckning även till ombuden — knyta också andra försäkringsuppgifter för det allmänna, exempelvis på den obligatoriska olycksfallsförsäkringens område.

Tillsyn.

I det föregående har utredningen föreslagit olika anordningar i syfte att giva staten inflytande och kontroll över Trafikförsäkringsbolagets verksamhet. Sålunda skall Kungl. Maj:t äga utse mer än hälften av de röstberätti-

gade å bolagsstämman ävensom ordförande och vice ordförande i styrelsen. Genom skaderegleringsnämndens bibehållande, med av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter, har utredningen vidare sökt skapa garanti för en skälig och oväldig skadereglering. En ytterligare garanti ligger i den publicitet som kan väntas kring det nya företaget. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas, om bolaget därjämte skall stå under tillsyn av försäkringsinspektionen. Försäkringsinspektionen besitter emellertid genom sin verksamhet speciell erfarenhet vid bedömandet av olika med försäkringsverksamhet förknippade förhållanden. Trafikförsäkringen kommer även i den nya driftsformen att i väsentliga hänseenden bliva jämförlig med annan försäkringsverksamhet. Därest Trafikförsäkringsbolaget skulle komma att meddela motorfordonsförsäkring jämsides med andra försäkringsanstalter, torde önskvärdheten av en enhetlig övervakning av detta särskilda försäkringsområde icke böra förbises. Utredningen har av anförda skäl ansett det vara av värde, att inspektionens sakkunskap åtminstone tills vidare utnyttjas även för övervakning av Trafikförsäkringsbolagets verksamhet. Skulle det i en framtid, sedan verksamheten hunnit stabiliseras och större erfarenhet vunnits om densamma, visa sig, att inspektionens kontroll utan olägenhet kan undvaras, möter naturligtvis intet hinder att tillsynsfrågan upp-
tages till förnyat övervägande.

Premier.

Trafikförsäkringspremier i förhållande till körsträcka. I yttrande till 1937 års trafikförsäkringssakkunniga berörde försäkringsinspektionen, i samband med förslag om centralisering av trafikförsäkringen, även premiefrågan. Inspektionen framhöll därvid, att nuvarande tariffer i huvudsak toge hänsyn blott till fordonets art och användningssätt men ej till den tillryggalagda väglängden. För en bil, som endast obetydligt varit i bruk, betalades sålunda lika stor premie som för en bil av samma slag, vilken tillryggalagt avsevärda vägsträckor, i varje fall om sistnämnda bil ej förorskat någon skada; hade den senare bilen föranlet^t skadeutbetalning, kunde dock genom det tillämpade bonussystemet en viss premiedifferens uppkomma. En centralisering av trafikförsäkringen till en enda statsanstalt eller en anstalt i enskild regi skulle enligt inspektionen möjliggöra, att man, om så efter närmare utredning befundes lämpligt, vid tarifferingen kunde taga hänsyn till den tillryggalagda väglängden och andra för riskens beskaffenhet betydelsefulla faktorer genom att en viss del av premien utginge i förhållande till förbrukningen av bensin och andra drivmedel i form av ett pristillägg (1 öre per liter drivmedel beräknades motsvara omkring 6 miljoner kronor årligen). Återstående del av premien kunde uttagas med ett fast belopp i samband med fordonsskatten. Det tillämpade bonussystemet ansågs kunna bibehållas åtminstone vad beträffade den fasta delen av premien.

Vid premiesättningen inom trafikförsäkringen bör man enligt utredningens uppfattning söka eftersträva att, så långt detta praktiskt låter sig göra, åstadkomma en rättvis avvägning av premierna mellan olika fordonsägare. Den risk, som skall avtäckas genom trafikförsäkringen, kan anses beroende av följande tre huvudfaktorer, nämligen fordonets beskaffenhet och vikt, fordonets användning samt förarens varsamhet och skicklighet. Den gällande premietarifieringen tar endast delvis hänsyn till dessa riskfaktorer. Beträffande fordonets beskaffenhet har uppdelning skett efter olika fordons typer. Till vikten har hänsyn tagits endast ifråga om lastautomobiler samt motorcyklar och för dessa blott efter en mycket grov skala. Ifråga om användningssättet har uppdelning skett mellan fordon i privat- eller affärsdrift (med särskiljande av fordon i viss yrkesutövning) å ena sidan och i yrkesmässig trafik å den andra ävensom efter fordonets hemort. Hänsyn har ej tagits till årlig körsträcka i annan mån än som indirekt följer av att fordon i yrkesmässig trafik och i viss yrkesutövning fått bilda särskilda riskgrupper. Tarifferna ha av naturliga skäl ej kunnat taga hänsyn till förarens varsamhet och skicklighet. Det tillämpade bonussystemet kan betraktas som ett komplement till premiesättningen med syfte att åstadkomma en bättre anpassning efter riskförhållandena i varje särskilt fall.

Inom ramen för den nu tillämpade principen för premiesättningen kan man — i den mån detta kan befinnas motiverat av erfarenheten — i vissa hänseenden åstadkomma en ytterligare differentiering av premierna. Där emot torde man på denna väg icke kunna åvägbringa en anpassning av premierna efter en så betydelsefull riskfaktor som den årliga körsträckan i annan mån än som åstadkommes genom bonussystemet.

I anslutning till den av försäkringsinspektionen framförda tanken har utredningen närmare undersökt möjligheterna till en sådan omläggning av premiesystemet, att den årliga körsträckan beaktas. Såsom framgår av det följande torde det emellertid icke vara möjligt att åstadkomma en praktiskt användbar lösning av premiefrågan enligt dessa principer.

Då det icke torde vara möjligt att träffa sådana anordningar, att den årliga körsträckan direkt kan kontrolleras, är man hänvisad till att bygga premien på någon annan faktor, som kan antagas stå i direkt proportion till vägsträckan. I detta avseende torde man endast ha att välja mellan förbrukningen av drivmedel, såsom försäkringsinspektionen ifrågasatt, och slitaget på gummiringar.

Uttagandet av en premie i relation till förbrukningen av drivmedel torde i praktiken ej kunna tillgå på annat sätt än att konsumentens inköpspris för drivmedlet ifråga belastas med en tilläggsavgift. Vid uttagandet av tilläggsavgiften torde det icke vara möjligt att tillämpa olika belopp för skilda fordonstyper eller olika landsdelar. Vidare bör uppmärksammas, att drivmedelsförbrukningen per vägenhet påverkas av ett flertal faktorer, som icke ha någon eller i varje fall icke motsvarande inverkan på försäkringsrisken, exempelvis motors och vägens beskaffenhet. De anförda nackdelarna av systemet kunna visserligen motverkas genom införande av en lämpligt av-

vägd fast premiekomponent vid sidan av den rörliga. Men de påvisade bris-
terna kunna endast delvis avhjälpas på detta sätt.

Beträffande de praktiska möjligheterna att uttaga en tilläggsavgift vid
inköp av drivmedel för trafikförsäkrade motorfordon må följande syn-
punkter framhållas. Man måste komma till rätta med de komplikationer,
som uppstå därigenom att flera olika slag av drivmedel användas å mo-
torfordon. Förutom bensin förekommer sålunda sprit m. fl. slag av fly-
tande bränsle (även i blandning med bensin), gengas, annan gas, elektri-
citet. Härjämte måste hänsyn tagas till att samma drivmedel ha en vid-
sträckt användning även på andra områden än i fråga om motorfordon,
som omfattas av trafikförsäkring.

Det torde kunna utan vidare fastslås, att vissa drivmedel icke kunna
läggas till grund för en premieberäkning. I vart fall gäller detta elektrici-
teten. En elektricitetsdriven bil kan uppladdas genom anslutning till ett
vanligt belysningsnät, något som uppenbarligen utesluter möjligheten att
uttaga tilläggsavgift. Man bleve sålunda hänvisad till att för vissa fordon
tillämpa uteslutande fast premie.

Nöjer man sig med att tillämpa det rörliga premiesystemet då detta
med hänsyn till drivmedlets beskaffenhet är möjligt, har man att lösa frå-
gan hur det praktiskt skall tillgå att tillämpa högre konsumentpris för
drivmedlet ifråga, då detta skall användas till drift av trafikförsäkrade
motorfordon, än i andra fall. Vad särskilt bensinen beträffar användes
denna — förutom till motorfordon, som omfattas av trafikförsäkringen, och
flygmaskiner — framför allt till stillastående motorer, motorbåtar samt öv-
riga icke trafikförsäkringspliktiga motorfordon. Man nödgades införa en
anordning, enligt vilken bensinförsäljarna hade att taga ut tilläggsavgift till
bensinen i de fall, då försäljning skedde för drift av trafikförsäkrade motor-
fordon, och att sedan i särskild ordning redovisa de uttagna pristilläggen.
Till försäljarnas besvär med denna särskilda redovisning skulle komma
nödvändigheten av en omfattande kontroll. Även om sådana anordningar
låta sig göra, måste de otvivelaktigt draga betydande kostnader. Dessa
kostnader, som i sista hand böra åvila försäkringsgivaren såsom uppbörds-
kostnader, innebära för denne ett omkostnadstillägg, som icke kompenseras
genom någon minskning av uppbördskostnaderna för den fasta premie-
delen i förhållande till motsvarande kostnader för en i sin helhet fast premie.

Lika litet som drivmedelsförbrukningen torde slitaget på gummiringar
lämpa sig som underlag för en rörlig premiekomponent. Förslitningen är
nämligen starkt beroende av även andra faktorer än körsträckan. Härtill
kommer att premieuppbörden även i detta fall skulle medföra praktiska
svårigheter och extra kostnader.

Bibehållande av nuvarande tarifferingssystem. På grund av vad ovan
framhållits torde man vara hänvisad till att även i fortsättningen bibehålla
systemet med en fast premie, på lämpligt sätt graderad efter fordonstyp,
hemort m. m. Man har då att överväga frågan i vad mån för närvaran-

de tillämpade olika former för premienedsättning böra bibehållas. I detta avseende må till en början framhållas, att vissa slag av förekommande premienedsättning icke innebär annat än en med den allmänna tariffindelningen jämförd premiegradering, för vars angivande man — för vinnande av större överskådlighet i tabellverken — valt denna form i stället för detaljerade tariffer. Detta kan sägas vara fallet beträffande premienedsättningen för Gotlands län. För detta län, som hänförs till tariffområdet V, äro sålunda premierna för trafikförsäkring (i kombination med stödförsäkring) reducerade med 20 %. Samma är förhållandet med den premienedsättning på 25 %, som under benämningen rabatt tillämpas för elektricitetsdrivna bilar och motorcyklar. Bortser man från premienedsättningar av anförda slag, vilka i likhet med den allmänna tariffindelningen förutsättas vara erfarenhetsmässigt grundade, förekommer premienedsättning i följande former.

Höjdrabatt. Då en och samma försäkringstagare innehar försäkring å honom själv tillhöriga och för egen räkning använda motorfordon till visst större antal lämnades i 1938 års premietariffer under benämning höjdrabatt ett visst procentuellt avdrag å premien, graderat efter antalet sådana fordon. För staten, landsting och kommun tillhöriga fordon lämnades högre rabatt. Vid den från och med den 1 februari 1948 genomförda premieförhöjningen och den i samband därmed vidtagna höjningen av den högsta bonussatsen har höjdrabatten avskaffats för alla fordon utom de, som tillhöra staten, landsting eller kommun, där den ännu kvarstår med reducerade belopp. Förutsättning för att sådan premierabatt över huvud taget skall bibehållas bör enligt utredningens mening vara, att försäkringen av dessa fordon är förknippad med lägre omkostnader än försäkringen av övriga motorfordon. Skulle riskförhållandena vara gynnsammare bör detta icke tillgodogöras vederbörande försäkringstagare i form av premierabatt utan i stället genom erfarenhetsmässigt grundad specialtarifiering.

Bonus. Det av anstalterna tillämpade bonussystemet har stort värde framförallt genom den stimulans till varsam körning, som systemet medför. För försäkringsgivarens del kan som en ytterligare fördel framhållas, att i fråga om bagatellskador försäkringstagarna — för att undvika nedflyttning till lägre bonusskatt — i många fall själva träffa uppgörelse med den skadelidande utan att vända sig till försäkringsgivaren. Denne befrias härigenom från att taga befattning med ett stort antal småskador, något som medför en betydande lättnad i förvaltningshänseende. Man kan tänka sig möjligheten av att utbyta bonussystemet mot en sådan anordning, att den skadevällande själv skall svara för skadeersättningen intill visst angivet belopp (självrisk). Försäkringsgivaren skulle därvid helt svara för ersättningen gentemot tredje man och i efterhand från den skadevällande uttaga hans andel av ersättningen. Anordningen torde emellertid i hög grad vara ägnad att ge upphov till friktioner mellan försäkringsgivaren och försäkringstagarna. Då härtill kommer, att bonussystemet vunnit hävd och accepterats av motorfordonsägarna som en ändamålsenlig anordning, torde det

vara lämpligare att systemet bibehålles även i fortsättningen. I detta sammanhang får utredningen även hänvisa till de uttalanden rörande bonus-systemet som gjorts av 1945 års trafikförsäkerhetskommitté (SOU 1948: 20 s. 274—276).

Vinstutdelning till försäkringstagarna. Tidigare har redogjorts för den vinstutdelning till försäkringstagare, som kan förekomma inom den nuvarande trafikförsäkringen. I utredningens lagförslag ha icke intagits några föreskrifter, som inskränka Trafikförsäkringsbolagets möjligheter att till försäkringstagarna såsom vinst utdela sådant överskott å rörelsen, som icke behöver disponeras för avsättning till fond eller förräntning av garantikapital. Om rörelsen år efter år skulle ge mera avsevärda för vinstutdelning disponibla överskott, bör detta emellertid enligt utredningens mening hellre föranleda jämkning av gällande premietariffer eller av bonusbestämmelserna.

Skälighetsprincipen. I 1948 års lag om försäkringsrörelse har beträffande livsförsäkring upptagits uttryckligt stadgande om att premiesättningen skall vara skälig. Därmed avses, kort uttryckt, att premien skall stå i skälig relation till de tjänster och förmåner försäkringen erbjuder. I sitt principbetänkande har utredningen förordat, att den s. k. skälighetsprincipen utvidgas till att gälla jämväl i fråga om annan försäkring än livsförsäkring. Enligt utredningens förslag skola bolagen åläggas att föra fortlöpande statistik i den utsträckning som erfordras för vinnande av underlag för en rättvis och skälig premieavvägning. Finner inspektionen att ett bolag vid premiesättningen icke tagit tillbörlig hänsyn till skälighetskravet, äger inspektionen förelägga bolaget att inom viss tid vidtaga de ändringar, som prövas påkallade.

I utredningens förslag till lag om trafikförsäkring ha intagits bestämmelser om premiernas skälighet m. m. i anslutning till vad ovan anförts. Vad trafikförsäkringen beträffar innebär skälighetsprincipen icke någon nyhet. Såsom framgår av vad tidigare anförts sker premiesättningen här enligt detaljerade anvisningar av försäkringsinspektionen. Dessa anvisningar avse att tillgodose skälighetskravet. Enligt koncessionsvillkoren äro trafikförsäkringsanstalterna vidare skyldiga att avsätta trafikförsäkringens överskott till regleringsfond, som får tagas i bruk allenast för täckande av underskott inom denna försäkringsgren. De nu föreslagna anordningarna avvika väsentligt från det sålunda för trafikförsäkringen hittills tillämpade förfarandet. Detaljerade anvisningar för premiesättningen skola icke längre utfärdas av försäkringsinspektionen. Inspektionens inflytande över premiesättningen kommer att i huvudsak begränsas till dels prövning av riskklassindelningen, dels efterkontroll av premiernas skälighet med ledning av den statistik, som Trafikförsäkringsbolaget skall vara skyldigt att föra.

Därest Trafikförsäkringsbolaget, förutom trafikförsäkring, meddelar notorfordonsförsäkring, föreslår utredningen att de båda verksamhetsgrerarna skola hållas ekonomiskt isär. I vad avser vinst- och förlusträkningen

överensstämmer detta förslag med den fordran på uppdelning på försäkringsgrenar, som enligt 1948 års lag om försäkringsrörelse skall komma att gälla för all försäkringsverksamhet. Kravet på motsvarande uppdelning i balansräkningen motiveras av trafikförsäkringens speciella karaktär ävensom av skattetekniska skäl. Bestämmelser i ämnet återfinnas i 26 och 52 §§ i utredningens lagförslag. I 26 § ingår bl. a. föreskrift om bildande av särskilda reservfonder för trafik- och motorfordonsförsäkring och i 52 § stadgas om uppdelning av övriga till framtida förfogande avsatta medel. Sistnämnda stadgande kompletteras med bestämmelse i förslaget till bolagsordning om bildande av särskilda utjämningsfonder för de båda försäkringsgrenarna. Den nuvarande regleringsfonden för trafikförsäkring kommer att närmast motsvaras av reserv- och utjämningsfonden för trafikförsäkring tillsammans tagna.

Genomföras de ändringar i kommunalskattelagen, som utredningen föreslagit i första delen av sitt betänkande i samband med behandlingen av frågan om utjämningsfonder, skulle avsättningarna till såväl utjämningsfonden för trafikförsäkring som motsvarande fond för motorfordonsförsäringen bli avdragsgilla vid beräkningen av bolagets skattepliktiga inkomst under den förutsättningen, att överföringarna till eller från utjämningsfonderna skedde enligt en i bolagsordningen fastställd plan. Utredningen har i sitt förslag till bolagsordning icke intagit någon sådan plan utan endast angivit, att utjämningsfonderna skola ha till ändamål att utjämna verksamhetens ekonomiska förlopp. Då bolagets ledning torde ha de bästa förutsättningarna att bedöma hur planen bör utformas, har det nämligen ansetts böra ankomma på bolaget att uppgöra denna. Utredningen förutsätter därför, att bolaget kommer att, innan den egentliga försäkringsverksamheten börjar, ansöka om stadfästelse å komplettering av bolagsordningen i nämnda hänseende.

I överensstämmelse med det i utredningens principbetänkande framlagda förslaget om införande av skälighetsprincipen på skadeförsäkringens område ha hithörande bestämmelser i förslaget till trafikförsäkringslag (92 och 93 §§) utformats så, att de gälla såväl trafik- som motorfordonsförsäringen.

Utredningen vill slutligen framhålla, att kostnaderna för indrivning av resterande premier böra uttagas av de försumliga. Det kan nämligen icke anses förenligt med skälighetsprincipen att sådana kostnader tillåtas fördyra premierna för övriga försäkringstagare.

Omorganisationens genomförande.

Trafikförsäkringens centralisering till en enda monopolanstalt tillika med den koncentration av motorfordonsförsäkring till ett färre antal företag, som torde bli följden härav, innebär en genomgripande omgestaltning av de nuvarande förhållandena på området. Överförandet av trafikförsäkringsrörelsen på Trafikförsäkringsbolaget kan tänkas äga rum i ett sammanhang sålunda, att de berörda försäkringsanstalterna på bestämd dag

överlåta sina trafikförsäkringsbestånd på bolaget. Men man kan även tänka sig en successiv avveckling i den formen, att nya trafikförsäkringar icke få tecknas efter viss dag. Gällande försäkringar skulle i detta fall få upprätthållas till dess avtalstiden utgår. Försäkringstagarna skulle först här- efter hänvisas till Trafikförsäkringsbolaget.

För vissa av de nuvarande företagen torde överlåtelseförfarandet ställa sig fördelaktigast medan beträffande andra, bl. a. med hänsyn till erforderlig omorganisation av den kvarblivande verksamheten, en successiv avveckling kan vara att föredraga. I syfte att så långt möjligt underlätta övergången har utredningen ansett att bägge möjligheterna böra stå öppna. Övergångsbestämmelserna i lagförslaget avse alternativet med successiv avveckling. Därmed åsyftas likväl icke att resa hinder mot en överlåtelse eller ens att ge det ena alternativet företräde framför det andra. Genomförandet av en överlåtelse måste emellertid lämpas efter omständigheterna i det särskilda fallet och regleras genom avtal mellan den överlåtande anstalten och Trafikförsäkringsbolaget. Utredningen förutsätter att bolaget skall vara villigt att övertaga trafikförsäkringsbestånd från anstalt, som gör framställning härom.

Vid upphörandet av en försäkringsanstalts trafikförsäkringsrörelse, vare sig genom överlåtelse eller successiv avveckling, måste vissa ekonomiska och andra spørsmål regleras. Man måste sålunda taga ställning till frågan huruvida bortfallet ur rörelsen av nämnda gren skäligen bör medföra ersättning till anstalten eller dess personal. Fråga uppkommer även om och i vilken utsträckning anstalten bör lämna ifrån sig tillgångar, som uppsamlats inom trafikförsäkringsgrenen.

Vad ovan anförts avser trafikförsäkringen. De anstalter, som i samband med avvecklingen av trafikförsäkringen önska upphöra även med motorfordonsförsäkringen, ha jämväl i fråga om detta försäkringsområde att välja mellan överlåtelse, antingen på Trafikförsäkringsbolaget eller på annan försäkringsanstalt, och successiv avveckling. Utredningen har icke föreslagit några bestämmelser rörande regleringen av de ekonomiska och andra spørsmål, som uppkomma vid avveckling av motorfordonsförsäkring, utan ansett att dessa spørsmål böra regleras genom överenskommelse mellan berörda parter.

Enligt nuvarande koncessionsvillkor för trafikförsäkringen uppsamlas överskott, som uppkomma inom denna rörelse, i en särskilt redovisad regleringsfond. I koncessionsvillkoren föreskrives för det fall, att tillstånd att meddela trafikförsäkring återkallas av anledning, som ej beror av vederbörande anstalt, att anstalten vid trafikförsäkringens upphörande skall äga fritt disponera en tredjedel av regleringsfonden eller den större del därav, som Kungl. Maj:t av särskild anledning kan finna skäl medgiva. Detta stadgande torde icke kunna åsidosättas vid den avveckling, varom nu är fråga. Den del av regleringsfonden, som en anstalt enligt koncessionsvillkoren icke äger fritt disponera, bör anses tillhöra trafikförsäkringsrörelsen och sålunda överlämnas till Trafikförsäkringsbolaget.

Man har att räkna med, att vissa anstalter vid tiden för trafikförsäkringens avveckling icke komma att förfoga över någon regleringsfond utan att trafikförsäkringen i stället kommit i skuld till den övriga verksamheten (negativ regleringsfond). Dessa anstalter böra icke åläggas att överlämna någon del av sina tillgångar till Trafikförsäkringsbolaget. Emellertid kan ifrågasättas om de icke i stället borde komma i åtnjutande av bidrag för utfyllnad av »bristen». Denna fråga kan bedömas ur olika synpunkter. Om en försäkringsanstalt frivilligt nedlägger sin trafikförsäkringsrörelse får den bära förlusten i likhet med vad som skulle bli fallet om vilken som helst annan förlustbringande försäkringsgren nedlades. Man kan göra gällande att den omständigheten, att trafikförsäkringens avveckling komme att ske tvångsvis, icke bör ge anledning att se frågan annorlunda. Visserligen kan det tänkas att anstalten, om den hade fått fortsätta trafikförsäkringsrörelsen, genom framtida överskott efterhand skulle blivit i stånd att utfylla bristen, men denna kunde kanske lika väl komma att förstöras; säkra hållpunkter för en prognos saknas. Å andra sidan kan den meningen hävdas, att trafikförsäkringsrörelsen, oaktat den uppbäres av ett flertal olika försäkringsanstalter, dock är att betrakta som en enhet och att de överskott, som uppkommit inom vissa anstalter, i konsekvens härmed böra i första hand disponeras för täckande av bristen inom de övriga. Den olikartade ekonomiska utvecklingen inom anstalterna kan, såsom i tidigare sammanhang framhållits, i väsentlig grad bero på olika urval av försäkringstagare. I den mån så varit fallet kan en viss utjämning i efterhand av det ekonomiska resultatet synas motiverad. Vid vägandet av de här ovan anförda synpunkterna mot varandra har utredningen funnit skäligt, att de anstalter, som efter trafikförsäkringens avveckling uppvisa negativ regleringsfond, erhålla viss kompen- sation av sådana tillgångar, som de övriga anstalterna skola överlämna till Trafikförsäkringsbolaget. Kompensationen har utredningen ansett böra bestämmas till ett belopp motsvarande två tredjedelar av den negativa regleringsfonden. Då de anstalter, som redovisa positiv regleringsfond, få behålla allenast en tredjedel av denna, torde det vara naturligt, att de övriga anstalterna få bära endast en tredjedel av det uppkomna underskottet. Därest de medel, som överlämnas till Trafikförsäkringsbolaget från anstalter med positiv regleringsfond, icke skulle förslå att kompensera anstalterna med negativ regleringsfond på sätt ovan angivits, måste kompen- sationen underkastas erforderlig reduktion. Denna bör ske i förhållande till beloppen av de negativa fonderna. Någon gottgörelse från annat håll eller i annan ordning kan nämligen icke tänkas ifrågakomma.

Ersättning för förfång på grund av trafikförsäkringens bortfall kan tänkas ifrågakomma för tre olika huvudändamål, nämligen 1) för att kompensera förlorad näringsverksamhet, 2) för att ersätta förlorad tjänst samt 3) för att ersätta omställningskostnader. Utredningen får i dessa tre avseenden anföra följande.

1) I koncessionsvillkoren för trafikförsäkring ha anstalterna medgivits

rätt att i premierna inlägga ett vinsttillägg å högst 5 %. Denna vinsträtt bortfaller i och med att anstalterna nödgas avstå från trafikförsäkringen. Då koncession å trafikförsäkring beviljades i samband med genomförandet av 1929 års trafikförsäkringslag hade tillfälle beretts vissa av de berörda försäkringsanstalterna utsedda kommittéer att avgiva utlåtande över ett av försäkringsinspektionen upprättat förslag till koncessionsvillkor. I detta yttrande framhöllo kommittéerna bland annat, att ett upphörande av försäkringsanstaltens trafikförsäkringsrörelse på grund av väsentligt förändrade koncessionsbestämmelser eller införande av monopol på försäkringen i vårt land, måste anses förplikta statsmakterna att till anstalterna utgiva skälig ersättning för den minskning av rörelsen, som dessa komma att lida. Anspråk på kompensation för vinstbortfall och annan olägenhet vid ett påtvingat upphörande med trafikförsäkringen har sålunda redan i detta sammanhang framförts av anstalterna. Såsom ovan anförts medgavos emellertid anstalterna i koncessionsvillkoren att vid trafikförsäkringens upphörande — om anledningen icke berodde av vederbörande anstalt — behålla en tredjedel av regleringsfonden eller den större del därav, som Kungl. Maj:t av särskild anledning kunde finna skäl medgiva. Härigenom torde frågan om kompensation för förlorad näringsverksamhet få anses principiellt avgjord. Medgivande åt anstalt att behålla större andel av regleringsfonden än en tredjedel bör enligt utredningens mening icke lämnas på grund av förlorad näringsverksamhet. Frågan om ytterligare tillgodoseende av anstalterna bör i stället knytas till sådana ändamål, som behandlas nedan under 2) och 3). I detta sammanhang må vidare erinras om att den medgivna vinstmarginalen inom flertalet anstalter under de senaste åren konsumerats av ökade förvaltningskostnader.

2) Ett genomförande av utredningens förslag till omorganisation av trafikförsäkringen kan väntas medföra, att åtskilliga av de personer, som sysselsatts inom trafik- och motorfordonsförsäkringen, måste lämna sina anställningar eller vidkännas minskning i sina inkomster. Man kan räkna med, att dessa personer i viss utsträckning skola erbjudas anställning hos eller uppdrag att arbeta åt Trafikförsäkringsbolaget eller andra företag. Ett flertal personer torde emellertid komma att till följd av omorganisationen gå miste om inkomst eller eljest lida förlust. Utredningen anser, att gottgörelse härför principiellt bör lämnas.

Det bör krävas, att förlusten står i nära sammanhang med omorganisationen av trafikförsäkringen. En konsekvens härav torde bli, att endast personer, som varit verksamma inom trafikförsäkringen eller motorfordonsförsäkringen, där även denna gren beröres, komma i fråga. Å andra sidan bör rätt till ersättning tillkomma icke endast försäkringsanstaltens huvudkontorspersonal och anställda agenter av olika kategorier utan även sådana mera självständiga företagare som generalagenter, huvudagenter o. d. samt försäkringsbyråer jämte av dylika företagare anställd personal. Även så böra befattningshavare hos sammanslutning på trafikförsäkringens område kunna erhålla gottgörelse, varom här är fråga.

Ansvar och kostnaderna för gottgörelsen till personal bör åvila Trafikförsäkringsbolaget, dock med den inskränkningen att varje anstalt bör bekosta pension, som kan anses av befattningshavare intjänad under dennes anställningstid inom anstalten.

Utredningen föreslår, att gottgörelse skall lämnas »i den mån så finnes skälighet» (17 § promulgationslagen). Härvid bör beaktas, att tjänstemännen inom försäkringsrörelsen sedan gammalt åtnjuta en betydande anställningstrygghet. Kan tjänsteman eller annan å försäkringsföretags huvudkontor anställd befattningshavare, varom nu är fråga, erbjudas eller eljest vinna annan, för honom lämpad anställning, bör ersättning likväl kunna ifrågakomma för tillfälligt inkomstbortfall innan den nya anställningen tillträdes, liksom även för de kostnader, som direkt föranledas av ombytet av anställning. Härutöver bör gottgörelse utgå allenast om och i den mån den nya anställningen är förenad med sämre villkor än hans tidigare befattning. Vid bedömandet huruvida en anställning skall anses lämpad för befattningshavare bör rimlig hänsyn tagas till dennes tidigare tjänstgöring, utbildning, kunskaper och fallenhet ävensom till hans ålder och andra personliga förhållanden. Har befattningshavare utan giltigt skäl underlåtit att tillvarata föreliggande möjligheter att erhålla en för honom lämpad ny anställning bör ersättning ej utgå, i varje fall ej med högre belopp än som skulle ha ifrågakommit, därest han antagit sådan anställning.

Vad beträffar personer, som ägnat sig åt fältarbete inom trafik- och motorfordonsförsäkringen, bör ersättning kunna ifrågakomma för inkomstbortfall under viss övergångstid. Vid fastställande av denna övergångstid, som i regel bör vara av kortare varaktighet, förutsätter utredningen att särskild hänsyn tages till personer, vilka exempelvis av åldersskäl icke kunna övergå till annan verksamhet.

Den i lagförslaget stadgade begränsningen av rätten till gottgörelse innebär vidare, såväl i fråga om tjänstemän som fältmän, att förlust, som i och för sig eller i förhållande till vederbörandes hela inkomst är av ringa betydelse i regel ej bör ersättas. Denna även av praktiska hänsyn föranledda tolkning torde bl. a. medföra, att personer, vilkas inkomst av anskaffning av trafikförsäkringar varit obetydlig, icke böra erhålla kompensation för bortfallet av denna inkomst. Det sagda har avseende å exempelvis yrkesombud, vilkas trafikförsäkringsverksamhet varit ringa, och fritidsombud, vilka bedrivit försäkringsverksamheten såsom en mindre väsentlig bisyssla. Ej heller torde ersättning kunna beräknas för förment försämrade beföringsutsikter.

Ersättningsfrågorna torde i största möjliga utsträckning böra definitivt avgöras redan från början. Det kan emellertid i särskilda fall visa sig lämpligt att fastställa provisorisk ersättning och först efter ett visst antal år verkställa slutreglering.

Försäkringsutredningen tillmäter den ovan angivna principen om rätt till ersättning stor betydelse och finner det lämpligt, att densamma kommer till uttryck i lagen. Enligt utredningens förmenande tala övervägande skäl

för att lagbudet får karaktär uteslutande av instruktörisk föreskrift. Därigenom fastslås Trafikförsäkringsbolagets moraliska skyldighet att utgiva ersättning. Utgår man — såsom försäkringsutredningen gör — därifrån att skälig kompensation skall lämnas, kan det visserligen te sig naturligt att uttrycka denna ståndpunkt genom bestämmelser, som giva befattningshavaren möjlighet att i sista hand domstolsvägen utkräva sin rätt. Men detta torde förutsätta ett tämligen noggrant angivande i lagen av betingelserna för ersättning. Även om så sker föreligger emellertid risk för en osmidig behandling av uppkommande, sins emellan starkt skiftande ersättningsfrågor, vilket i sin tur medför risk att rättvisa i individuella fall icke ernås.

I stället har utredningen byggt sitt förslag till ifrågavarande stadgande på tanken att ersättningsfrågorna skola avgöras genom frivilliga överenskommelser efter förhandlingar mellan de berörda parterna, d. v. s. Trafikförsäkringsbolaget och vederbörande ersättningssökande, samt eventuellt även dessas förutvarande arbetsgivare. Det kan förutsättas, att de ersättningssökande därvid komma att biträdas av sina fackorganisationer. Förhandlingarna bli ej av den art som vanligen förekommer på arbetsmarknaden. Förutsättningen för sådana förhandlingar är ju, att den eller de arbetstagare förhandlingarna avse stå i anställningsförhållande till motparten. Något sådant förhållande föreligger icke mellan Trafikförsäkringsbolaget och personal i annat försäkringsföretag. Det bör starkt övervägas, huruvida icke påtagliga fördelar vore att vinna, därest de kommande förhandlingarna fördes under ledning av en, eventuellt efter samråd med Trafikförsäkringsbolaget och de anställdas organisationer, officiellt utsedd opartisk ordförande eller möjligen ett kollegium av högst tre opartiska personer.

Utredningen är medveten om att erinringar kunna framställas mot den lagtekniska metod som här valts. Likväl har utredningen ansett sig böra föreslå denna lösning, enär den innebär påtagliga praktiska fördelar. Det kan å ena sidan sägas, att ersättningsfrågornas reglering blir beroende av de resultat parterna lyckas ernå vid förhandlingarna och att dessa resultat ytterst kunna betingas av maktförhållandet emellan parterna. Ur denna synpunkt kan det också te sig skäligen meningslöst att utredningen, såsom ovan skett, angivit vissa riktlinjer för ersättningsfrågornas bedömande. Å andra sidan kan man peka på åtskilliga förhållanden, vilka enligt utredningens förmenande innebära betryggande säkerhet både för att de ersättningsberättigade icke bli lidande och för att Trafikförsäkringsbolaget icke oskäligt betungas av ersättningsförpliktelser. Principen bör vara, att envar som genom omgestaltningen av trafikförsäkringen lider förlust skall, så långt det kan anses skäligt, erhålla gottgörelse härför, men att ingen skall kunna bereda sig någon vinst i detta sammanhang. En garanti för att de ersättningsberättigades intressen skola bli tillräckligt beaktade ligger främst däri, att förhandlingarna i största utsträckning komma att föras på organisationsmässig basis. Man torde å andra sidan knappast behöva räkna med att organisationerna skola begagna sin maktställning till att söka genomdriva otillbörliga ersättningar. Det kan snarare förutsättas, att ledning skall hämtas från de

förut av utredningen utvecklade synpunkterna på ersättningsspörmålen, och detta icke endast av de ersättningssökande då de bestämma sina anspråk, utan även av Trafikförsäkringsbolaget då det skall taga ställning till dessa. Om förhandlingarna komma att ledas av en officiellt utsedd ordförande eller kommission, ligger däri ytterligare en garanti för att ersättningsfrågorna skola lösas på rimliga villkor. Slutligen vill utredningen framhålla, att såväl organisationernas som Trafikförsäkringsbolagets åtgöranden i dessa angelägenheter kunna väntas bli följda med uppmärksamhet av allmänheten och att även detta utesluter uppenbart obilliga ståndpunktstaganden av parterna.

3) De omställningskostnader, vilka uppkomma som följd av trafikförsäkringens bortfall, kunna hänföras dels till åtgärder beträffande kontorsfastigheter och inventarier dels till omläggning av förvaltningsapparaten.

Vad först angår kontorsfastigheter kan i enstaka fall, särskilt då även motorfordonsförsäkringen avvecklas, försäljning av fastighet komma ifråga. Såvitt för närvarande kan bedömas torde sådan försäljning ej behöva verkställas på så ogynnsamma villkor att anledning till komensation uppkommer. Som regel torde åtgärderna i fråga stanna vid att de kontorslokaler, som använts för trafik- och motorfordonsförsäkringen, av vederbörande anstalt, i den mån de ej behövas för fortsatt motorfordonsförsäkring, tagas i bruk för andra ändamål eller, om anstalten ej har behov av desamma, uthyras. Förändringen av lokalernas användning kan understundom komma att kräva mer eller mindre genomgripande ombyggnad. Kostnaden för sådan ombyggnad torde emellertid i regel vara mera hänförlig till det verksamhetsområde, för vars ändamål ombyggnaden äger rum, än till trafikförsäkringen.

Vare sig fastighet försäljes eller ombygges kunna fasta specialinredningar bliva värdelösa. De kostnader, som nedlagts på sådana inredningar, få emellertid antagas hava betalats av trafik- och motorfordonsförsäkringen och bära därför icke kompenseras. Vad sist anförts torde som regel gälla även lösa inventarier, inklusive register o. d.; kontorsmaskiner och möbler torde, i den mån de ej behöva tagas i anspråk för anstaltens fortsatta verksamhet, kunna försäljas.

I kostnaderna för förvaltningsapparaten omläggning få anses ingå löner och andra ersättningar, som svara mot arbetsinsatser i samband med omplaneringen av olika förvaltningsavsnitt. Undantagsvis kan det tänkas inträffa, att den tidigare förvaltningsapparaten är konstruerad på ett sådant sätt att den i något eller flera avseenden icke passar för den kvarvarande reducerade verksamheten. En mer eller mindre omfattande omläggning av apparaten kan i så fall bliva erforderlig, varvid kostnader av olika slag kunna uppkomma.

Utredningen har den uppfattningen att omställningskostnaderna av såväl det ena som andra slaget i de flesta fall komma att stanna vid måttliga belopp. Den anordning, som ovan föreslagits beträffande regleringsfonderna, har utredningen därför ansett innefatta komensation även för uppkommande omställningskostnader. Skulle det i något fall visa sig att ifrågava-

rande kostnader komma att uppgå till sådant belopp, att de skulle bliva oskäligt betungande för en anstalts fortsatta verksamhet, har utredningen dock ansett, att särskild ersättning bör kunna utbetalas av de andelar av samtliga anstalters regleringsfonder, som enligt förslaget skola överlämnas till Trafikförsäkringsbolaget. Sådant ersättning skulle utgå endast i den mån ifrågavarande medel förslå, sedan kompensation utgått för negativa regleringsfonder enligt samma förslag. Anspråk på ersättning, varom här är fråga, bör riktas mot Trafikförsäkringsbolaget. Kan ej överenskommelse träffas böra parterna gå i författning om opartisk bedömning av frågan, i vilket hänseende ett skiljedomsförfarande ter sig mest ändamålsenligt.

Vid genomförandet av den i det föregående angivna planen uppstå vissa praktiska frågor, som böra något närmare beröras. Storleken av den regleringsfond, som en anstalt kommer att ha kvar efter trafikförsäkringens avveckling, kan icke exakt fixeras, förrän samtliga skadefall, som äro hänförliga till anstaltens rörelse inom nämnda gren, hunnit slutregleras. Detta kan beräknas komma att draga flera år efter det samtliga försäkringsavtal upphört. Det torde, bland annat med hänsyn till den ränteförlust, som därigenom skulle uppkomma för Trafikförsäkringsbolaget, icke vara skäligt att överlämnandet av den på bolaget ankommande andelen, två tredjedelar, av regleringsfonden fördröjes så lång tid. Med hänsyn härtill böra anstalterna, så snart samtliga försäkringsavtal upphört, omedelbart till Trafikförsäkringsbolaget överlämna två tredjedelar av sin då redovisade regleringsfond. Den avsatta ersättningsreserven kvarstår givetvis hos anstalten. Därest överskott sedermera uppkommer vid slutregleringen, överlämnas två tredjedelar av detta till Trafikförsäkringsbolaget; uppstår underskott får detta i stället, i den mån medel härtill finnas, till två tredjedelar täckas av bolaget. Vad här anförts bör ej hindra, att sådan överenskommelse träffas mellan anstalt och bolaget, att bolaget — mot erhållande av avsatt ersättningsreserv — påtager sig slutregleringen av de ifrågavarande skadefallen.

Vad ovan anförts är icke tillämpligt med avseende å premie- och ersättningsreserv för beviljade livräntor. Beträffande dessa reserver tillämpas för närvarande sådan praxis, att överskott, som uppkommer vid livräntornas avveckling, i regel icke tillföres regleringsfonden utan får uttagas som vinst av den anstalt, som ansvarar för livräntorna, liksom anstalten även får svara för uppkommande förlust. Endast i de fall, då verkställd omprövning av invaliditeten leder till högre eller lägre livränta, påverkas regleringsfonden. Den därvid uppkommande förändringen av livräntans kapitalvärde belastas resp. gottgöres regleringsfonden. Någon anledning att frångå denna praxis torde icke föreligga. Ansvarigheten för beviljade livräntor må antingen kunna behållas av vederbörande anstalt eller efter överenskommelse övertagas av Trafikförsäkringsbolaget tillika med avsatt reserv.

Trafikförsäkring å staten och kommun tillhöriga motorfordon.

Gällande lagstiftning. Enligt 4 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon åligger trafikförsäkringsplikt icke staten och kommun; de äga dock teckna frivillig sådan försäkring. Har så icke skett och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren jämlikt samma lagrum pliktig att till den som lidit skadan utgiva vad denne skulle ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

1937 års trafikförsäkringssakkunniga. Frågan om trafikförsäkring å staten och kommun tillhöriga motorfordon behandlades av 1937 års trafikförsäkringssakkunniga. Enligt en i de sakkunnigas betänkande (SOU 1938: 27) intagen utredning angående statens motorfordon, avseende åren 1935—1937, hade postverket, telegrafverket, statens vattenfallsverk, domänstyrelsen och statspolisen dem tillhöriga fordon trafikförsäkrade under det att tullverkets, statens järnvägars, medicinalstyrelsens och krigsmaktens fordon voro oförsäkrade. Regleringen av skador till följd av trafik med oförsäkrade fordon ombesörjdes av vederbörande ämbetsverk, vilket, om särskilt anslag för ändamålet icke fanns, i varje särskilt fall måste hänskjuta ersättningsfrågans prövning och avgörande till Kungl. Maj:t. De sakkunniga konstaterade, att någon enhetlighet icke rådde beträffande regleringen av skador i följd av trafik med staten tillhöriga motorfordon. De framhöllo vidare, att de med skaderegleringarna förenade arbetsuppgifterna i regel krävde stor träning och särskilda personliga kvalifikationer samt att vederbörande myndigheter ofta saknade tillräckligt erfaren och kompetent personal för rättvis, smidig och snabb skadereglering.

Enligt de sakkunnigas mening borde enhetliga regler såvitt möjligt fastställas för skaderegleringarna beträffande statens motorfordon. Därvid borde undersökas om dessa ärenden icke till nedbringande av kostnaderna kunde centraliseras hos något statligt eller privat organ. Efter att ha övervägt möjligheterna att anförtro ifrågavarande uppgift åt riksförsäkringsanstalten eller åt en särskild statlig ämbetsmyndighet, stannade de sakkunniga vid ett förslag att överlämna uppgiften till Trafikförsäkringsföreningen. Föreningens befattning med uppgiften skulle därvid äga rum i försäk-

ringsform med av Kungl. Maj:t fastställda premier. I sin motivering framhöllo de sakkunniga bl. a., att riksförsäkringsanstaltens ombud icke ägde den sakkunskap på området, som de för skaderegleringarna nödiga undersökningarna krävde. En särskild ombudsorganisation skulle därför erfordras, vilken komme att draga stora kostnader. Mot att överhuvud taget låta ett statligt organ ombesörja ifrågavarande uppgifter talade enligt de sakkunnigas mening även, att det vore angeläget att staten icke mer än nödvändigt på detta område intoge partställning i rättegångar. I fråga om trafikförsäkring i vanlig ordning å statens motorfordon hänvisade de sakkunniga till 1935 års riksdagsrevisorers uttalande, att det enligt sakens natur icke vore ekonomiskt fördelaktigt att ha fordonen trafikförsäkrade samt att staten, fränsett de affärsdrivande verken, endast i undantagsfall brukat försäkra sin egendom. De sakkunniga ansågo ej heller lämpligt, att statens motorfordon i vanlig ordning trafikförsäkrades hos de enskilda försäkringsanstalterna, men att samma invändningar icke syntes kunna riktas mot en anordning, varigenom trafikförsäkringsanstalterna gemensamt omhänderhade skaderegleringen ifråga, under förutsättning att erforderlig kontroll utövades från statens sida över att kostnaderna höllos inom skäliga gränser.

Beträffande kommunernas motorfordon meddelade de sakkunniga att dessa fordon i regel voro trafikförsäkrade. En undersökning, avseende den 1 oktober 1937, utvisade nämligen, att sådan försäkring tagits för ca 95 % av landstingens, städernas, de större landskommunernas samt vägdistriktens motorfordon. I överensstämmelse med vad som föreslagits beträffande statens motorfordon förordade de sakkunniga att även kommunerna skulle vara skyldiga att trafikförsäkra sina motorfordon.

Med avseende å yttrandena över de sakkunnigas förslag må sammanfattningsvis nämnas, att förslaget i huvudsak lämnades utan erinran av försäkringsinspektionen, generalpoststyrelsen, medicinalstyrelsen, marinförvaltningen, flygförvaltningen och statskontoret. Trafikförsäkringsföreningen förklarade sig även villig att i överensstämmelse med de av de sakkunniga föreslagna riktlinjerna omhänderhava trafikförsäkringen av statens motorfordon. Riksförsäkringsanstalten, domänstyrelsen och arméförvaltningen motsatte sig förslaget och föreslog i stället, att handhavandet av ifrågavarande skaderegleringar överlämnades till riksförsäkringsanstalten. Järnvägsstyrelsen ansåg, att statens motorfordon icke borde försäkras hos enskild försäkringsgivare, men motsatte sig icke skaderegleringarnas omhänderhavande av Trafikförsäkringsföreningen.

Såsom tidigare anförts ledde de sakkunnigas förslag endast till ändringar i vissa begränsade hänseenden av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagarna. I fråga om trafikförsäkring å staten och kommun tillhöriga motorfordon föranledde förslaget icke någon ändring.

1941 års sakkunniga. Frågan om trafikförsäkring av statens motorfordon upptogs ånyo till behandling av de år 1941 tillkallade sakkunniga för verk-

ställande av utredning rörande frågan om försäkring av statens egendom. De sakkunniga avlämnade betänkande den 27 februari 1942 utom i vad avser trafikförsäkring av statens motorfordon, varöver särskilt betänkande avgavs den 19 februari 1943.¹ I sistnämnda betänkande lämnas en redogörelse över formerna för skaderegleringen hos olika myndigheter. Av redogörelsen framgår, att de myndigheter, som själva ombesörja skaderegleringen, tillämpa olika förfaringssätt och följa växlande principer. Sålunda söker man i vissa fall undvika rättegångar och i görligaste mån träffa förlikning med sakägarna, medan man på andra håll i regel gör skadestandsfrågorna till föremål för process. Enligt de sakkunnigas mening vore en dylik bristande enhetlighet från statsmyndigheternas sida vid bedömandet av ersättningsfrågor av enahanda natur uppenbarligen otillfredsställande. En ytterligare olägenhet vore att skaderegleringsarbetet i stor utsträckning handhades av personal, som till övervägande del vore sysselsatt med andra uppgifter och till följd härav saknade önskvärd rutin på ifrågavarande område.

I sitt huvudbetänkande den 27 februari 1942 hade de sakkunniga bland annat uttalat, att anledning icke föreläge att teckna annan försäkring å staten tillhörig eller under statens vård och förvaltning stående egendom än försäkring i vissa fall mot risker vid transport till och från utländsk ort. Något undantag från den regel om statens självrisk, som de sakkunniga sålunda förordat, syntes icke böra göras beträffande statens motorfordon. Ej heller i detta fall torde staten äga något ekonomiskt intresse av att göra sig delaktig i den privata försäkringsrörelsen. Staten måste vid varje tidpunkt förutsättas vara fullt solvent för ifrågakommande skadeersättningsbelopp och hade inte behov att mot erläggande av försäkringsavgifter erhålla någon uppdelning under en längre tidsperiod av beloppen i fråga.

Enligt de sakkunnigas mening borde därför, i de fall trafikförsäkring tagits å staten tillhöriga motorfordon, denna försäkring upphöra och staten själv övertaga risken i fråga. Härvid uppkomme emellertid det nyss berörda spörsmålet om sättet för skaderegleringarnas anordnande. Uppenbart vore, att olägenheter vidlåde det tillämpade systemet, där varje myndighet för sig verkställde regleringen av skador beträffande myndigheten underställda fordon.

De skäl mot att överlämna skaderegleringsärendena till riksförsäkringsanstalten, som 1937 års trafikförsäkringssakkunniga anfört, kunde 1941 års sakkunniga för sin del icke finna avgörande. Beträffande behovet av särskilda ombud med uppgift att verkställa undersökning på platsen för en inträffad olycka, erinrades till en början om, att de militära förvaltningsmyndigheterna, vilka vid ifrågavarande tid disponerade över ett mycket stort antal motorfordon, icke ägde eller förklarade sig äga behov av dylika ombud. Utredningen rörande ett inträffat skadefall grundades i första hand på polis-

¹ Betänkandena, vilka avgivits till statsrådet och chefen för finansdepartementet, äro icke tryckta.

rapporten, vilket icke syntes vara ägnat att ingiva betänkligheter, då dessa finge anses giva fullt tillförlitligt och uttömmande besked om omständigheterna vid den timade olyckan. För kompletterande undersökningar syntes riksförsäkringsanstaltens ordsombud, som bland annat vore anstalten behjälpliga vid utredningar om inträffade olycksfall i arbete, kunna anlitas ävensom, om så skulle vara erforderligt, statens besiktningsmän för motorfordon eller annan på orten tillgänglig expertis. Någon fast kår av ombud enbart för nu ifrågakvarande ändamål syntes i alla händelser icke behöfelig. Det av 1937 års sakkunniga gjorda uttalandet om önskvärdheten av att staten icke på detta område intoge partställning i rättegångar, tillmättes ej heller större betydelse. Av statsverksamhetens fortgående expansion hade blivit en följd, att staten i olika sammanhang kommit att intaga ställning såsom part i ett rättsligt förfarande, utan att denna omständighet i och för sig funnits ägnad att väcka betänkligheter.

Det av 1941 års sakkunniga framlagda betänkandet har, liksom tidigare 1937 års sakkunnigas förslag, icke lett till någon åtgärd på ifrågakvarande område.

Kungl. brev den 19 oktober 1945 angående försvarets skaderegleringsnämnd. Genom kungl. brev den 19 oktober 1945 har en särskild skaderegleringsnämnd inrättats vid försvarets civilförvaltning med uppgift att vara rådgivande organ åt försvarsväsendet tillhörande centrala myndigheter i frågor om skadeståndskrav mot Kronan. Denna nämnd har inrättats i syfte att minska antalet rättegångar på grund av skadeståndskrav mot Kronan ävensom att i fråga om dessa skadeståndskrav åstadkomma likartade skaderegleringsprinciper som de, vilka tillämpas inom trafikförsäkringen och den frivilliga olycksfallsförsäkringen. Som förebilder för nämnden ha tjänat Trafikförsäkringsanstaltens nämnd och Svenska olycksfalls- och sjukförsäkringsbolags nämnd.

De till försvarsväsendet hörande centrala myndigheterna ha ålagts att från nämnden inhämta yttrande i frågor, som ankomma på nämndens prövning. På nämnden ankommer att pröva i anledning av skadeståndskrav mot Kronan utan rättegång uppkommande frågor om bland annat ersättning till tredje man för skada i följd av trafik med motorfordon, som disponeras av försvarsväsendet. Nämndens yttrande behöver dock inhämtas endast i fråga om ersättning, som till beloppet överstiger 1 000 kronor eller avser livränta.

Nämnden består av två av Kungl. Maj:t förordnade rättsbildade ledamöter, jämte suppleanter för dem, vilka med sig äga adjungera en tredje ledamot bland sex av Kungl. Maj:t därtill utsedda personer. Sistnämnda personer skola äga erfarenhet i skaderegleringsarbete inom försäkringsverksamhet. Bland de för närvarande utsedda personerna förekomma vissa som tillika äro ledamöter av Trafikförsäkringsanstaltens nämnd och vissa som tillhöra Svenska olycksfalls- och sjukförsäkringsbolags nämnd.

Försäkringsutredningen. Såväl 1937 års som 1941 års sakkunniga ha beträffande statens motorfordon understrukt den brist på enhetlighet, som föranledes av att vissa statliga myndigheter hålla trafikförsäkring hos enskilda försäkringsanstalter medan andra myndigheter själva ombesörja hithörande skaderegleringar och därvid tillämpa växlande förfaringssätt och principer. Enighet har rått därom, att den nuvarande ordningen är otillfredsställande och att en centralisering av ifrågavarande skaderegleringar bör komma till stånd.

Den uppfattning, som sålunda kommit till uttryck, kan försäkringsutredningen för sin del helt biträda.

Till de synpunkter på ämnet, som ovan refererats, torde följande kunna läggas. I de fall, då reglering av trafikskador sker i en ämbetsmyndighets egen regi, fordrar detta arbetsinsatser av tjänstemän, vilkas dagliga arbete ofta till större delen omfattar andra uppgifter. Om dessa arbetsinsatser mättes i förhållande till använd arbetstid och motsvarande lön, skulle man med största sannolikhet finna, att det med dessa skaderegleringar förenade förvaltningsarbetet icke vore billigare än motsvarande kostnader i en försäkringsanstalt, som har sin organisation inriktad på uppgifter av denna art och förfogar över för ändamålet rutinerad personal.

Med avseende å formen för den anbefallda centraliseringen ha 1937 års och 1941 års sakkunniga stannat vid motsatta förslag. Två skilda synpunkter på frågan ha ställts mot varandra. Den ena innebär i korthet, att staten icke mer än nödvändigt borde intaga partställning i rättegångar på detta område, vartill komme, att skaderegleringarnas handhavande av riks-försäkringsanstalten eller annat statligt organ kunde väntas medföra stora kostnader. Enligt den andra synpunkten borde staten stå självrisk för inträffande skador. Försäkringsformen borde därför icke komma i fråga, utan enhetligheten nås genom skaderegleringsärendenas överlämnande till riks-försäkringsanstalten.

Den föreliggande frågan kommer i ett förändrat läge genom den av försäkringsutredningen föreslagna organisationen av trafikförsäkringen. Genom trafikförsäkringens centralisering till ett enda försäkringsbolag skapas ett organ direkt inriktat på reglering av trafikskador. Någon tvekan kan icke råda därom, att detta bolag, i vilket staten enligt förslaget skulle få starkt inflytande, skulle äga bättre förutsättningar än varje annat organ att reglera även de skador, som vållats av statens motorfordon. Skulle sistnämnda uppgift överlämnas till riks-försäkringsanstalten eller annan ämbetsmyndighet, måste skaderegleringen med säkerhet komma att draga större kostnader, varjämte brist på enhetlighet mellan regleringen av hithörande och övriga trafikansvarighetsskador lätt skulle uppkomma. Detta skulle främst ur de skadelidandes synpunkt te sig stötande. I sin motivering för riks-försäkringsanstaltens anlitan för ifrågavarande skaderegleringar uttalade 1941 års sakkunniga bl. a., att utredning rörande ett inträffat skadefall i första hand grundades på polisrapporten. Försäkringsutredningen får med anledning härav framhålla, att — enligt vad en företagen undersök-

ning utvisar — det övervägande antalet skadefall, som regleras av de enskilda trafikförsäkringsanstalterna, icke blir föremål för polisutredning. Enligt bolagens erfarenhet äro polisutredningarna därjämte ofta icke tillräckligt uttömmande för att kunna läggas till grund för ersättningsfrågans avgörande. Detta är för övrigt helt naturligt, eftersom polisutredningarna icke ha till ändamål att klarlägga alla de skadeståndsrättsliga spörsmålen.

Av ovan anförda skäl har utredningen funnit, att de trafikskador, som förorsakats genom statens motorfordon, böra regleras av det planerade Trafikförsäkringsbolaget. Härifrån böra dock av skäl, som i det följande närmare angivas, krigsmaktens motorfordon undantagas. Om man tills vidare bortser från denna grupp kan beträffande Trafikförsäkringsbolagets handhavande av den ifrågavarande uppgiften övervägas, om försäkringsformen bör komma till användning eller om bolaget endast skall ombesörja skaderegleringarna mot gottgörelse för kostnaderna härför.

Genomföres det senare alternativet — d. v. s. att åt Trafikförsäkringsbolaget endast skulle uppdragas att ombesörja skaderegleringarna — kan det befaras, att olika statliga myndigheter, som skulle ha att i varje särskilt fall gottgöra bolaget dess utgifter, icke skulle vara beredda att utan vidare godtaga bolagets avräkningar. Med hänsyn till sitt eget ekonomiska ansvar skulle myndigheterna nämligen kunna se sig föranlåtna att själva i detalj pröva varje skadeärende, d. v. s. just vad man velat undvika. Förutom den omgång, som härigenom skulle uppkomma, skulle anordningen lätt vålla friktioner, bl. a. i frågor om ersättning för sveda och värk eller andra ersättningar, som grunda sig på uppskattning. Gentemot alternativet med en fullständig trafikförsäkring av statens motorfordon ha riksdagens revisorer gjort den tungt vägande invändningen att en sådan anordning är ekonomiskt ofördeilaktig för statsverket, eftersom staten kan stå självrisk.

Vid frågans övervägande har utredningen sökt finna en sådan lösning att det omedelbara ekonomiska ansvaret för varje skada åvilar Trafikförsäkringsbolaget på samma gång som det tillses, att staten icke blir ekonomiskt lidande. En lösning, som tillgodoser båda dessa syften, torde erbjuda sig i form av försäkring med sådan specialtariffering, att premierna, efter lämpliga regler, fortlöpande anpassas efter skaderesultatet. En specialtariffering motiveras för övrigt av det betydande fordonsbestånd, varom här är fråga. Redan nu förekomma på trafik- och automobilförsäkringens område avtal med åtminstone ett kommunalt och ett därmed jämförligt större trafikföretag, enligt vilka premierna omprövas varje år med hänsyn till skaderesultatet under vissa år tillbaka. Avtal av denna art skulle kunna tjäna som mönster vid en premiebestämning för de statliga fordonen. Det må slutligen framhållas, att man icke torde behöva befara att bolaget skulle komma att reglera sådana skador, som förorsakats genom statens fordon, liberalare än andra skador.

Vid försäkring av statens fordon skulle i de försäkringspremier, som staten skulle få erlægga, givetvis få inräknas erforderlig omkostnadsbelastning. Rörande denna må emellertid understrykas, att utredningen genom trafik-

försäkringens centralisering sökt vinna denna försäkrings handhavande med minsta möjliga omkostnader. Av Trafikförsäkringsbolagets omkostnader torde därjämte den övervägande delen komma att belöpa på skaderegleringen. Och det häremot svarande förvaltningsarbetet lär i fråga om statens motorfordon icke bliva lägre om skaderegleringen skulle ombesörjas av bolaget på vederbörande statsmyndighets bekostnad i varje särskilt fall än om försäkringsformen anlitas. Fastmer föreligger risk att det med skaderegleringen förenade förvaltningsarbetet i förra fallet bleve kostsammare, nämligen om vederbörande statsmyndighet skulle fordra en mer omfattande och omständlig utredning av skadefallen än Trafikförsäkringsbolaget i andra skadefall anser tillfyllest.

Att staten icke har något behov att mot erläggande av försäkringsavgifter erhålla utjämning av sin ersättningsskyldighet på grund av trafikskador bör enligt försäkringsutredningens mening icke utesluta försäkringsformens anlitage, om denna befinnes lämpligare och ej leder till ökade kostnader för det allmänna. De ovan anförda synpunkterna ge klart belägg för, att försäkringsformen på det ifrågavarande området medför uppenbara fördelar i fråga om ändamålsenlighet och enkelhet. Vad det allmännas kostnader beträffar behöver man sannolikt icke räkna med någon ökning. I det föregående ha framdragits omständigheter, som tyda på att dessa kostnader snarare skulle bli lägre. Därest de statliga motorfordonen underkastas trafikförsäkringsplikt öppnas även möjligheter till jämförelser i fråga om skadutvecklingen, dels mellan staten tillhöriga och övriga motorfordon, dels mellan olika statliga myndigheters fordonsbestånd inbördes, något som skulle kunna vara till fördel icke minst i fråga om trafiksäkerhetens främjande. Slutligen torde det vara skäligt att staten såsom motorfordonsägare med övriga ägare av motorfordon delar de utgifter, som Trafikförsäkringsbolaget kan komma att påtaga sig för att främja trafiksäkerheten. Av anförda skäl föreslår utredningen, att andra staten tillhöriga motorfordon än sådana, som tillhöra krigsmakten, skola vara obligatoriskt trafikförsäkrade i Trafikförsäkringsbolaget. Härvid förutsättes dock att försäkringen anordnas i en form, som tillgodoser kravet på största möjliga begränsning av statens utgifter för ändamålet.

I fråga om krigsmaktens motorfordon göra sig särskilda förhållanden gällande. Dessa fordon, över vilka arméförvaltningen för särskilt register, bestå delvis av fordon av standardtyp och delvis av för krigsändamål specialbyggda fordon. I fråga om den senare gruppen torde av sekretesskäl uppgifter rörande antal m. m. icke böra lämnas till en utanför krigsmakten stående organisation. Beträffande såväl denna grupp som standardfordonen gäller vidare, att en väsentlig del av fordonen användes i trafik endast under kortare perioder av året (vid övningar) och då delvis under särskilda betingelser, vilket medför att fastställandet av trafikförsäkringspremie skulle erbjuda betydande vanskligheter. Med hänsyn härtill har utredningen ansett, att krigsmaktens motorfordon icke böra omfattas av trafikförsäkring. Genom försvarets skaderegleringsnämnd har en anordning träffats

för ernående av enhetliga principer vid regleringen av bland annat trafikskador förorsakade genom krigsmaktens motorfordon. Av vikt är emellertid att dessa principer såvitt möjligt överensstämna med dem som tillämpas inom trafikförsäkringen. Detta syfte synes på ett ändamålsenligt sätt kunna uppnås, därest en eller flera av trafikförsäkringsnämndens ledamöter ingå i den grupp av personer, bland vilka den tredje ledamoten av försvarets skaderegleringsnämnd skall tillkallas. Uttrycklig bestämmelse härom bör intagas i instruktionen för nämnden. Utredningen anser även, att nämndens yttrande, i likhet med vad som föreslagits beträffande trafikförsäkringsnämnden, bör tillställas icke endast den berörda myndigheten utan även den ersättningssökande. Ha olika uppfattningar kommit till uttryck inom nämnden, böra parterna få kännedom om de skilda meningarna. Om exempelvis den ledamot som tillika tillhör trafikförsäkringsnämnden avgivit votum som överensstämmer med praxis inom trafikförsäkringsnämnden, men övriga ledamöterna, får det sålunda anses vara av vikt för parterna att vid bedömandet av ersättningsfrågan äga kännedom om en sådan särmening.

De skäl, som ovan anförts för att statens motorfordon, fränsett krigsmaktens fordon, icke längre skola vara undantagna från försäkringsplikt, äro i stort sett tillämpliga även i fråga om kommunernas fordon. Utredningen föreslår därför försäkringsplikt även för dessa fordon. Då nu gällande undantag från försäkringsplikt för kommunala fordon enligt vad tidigare nämnts endast i ringa utsträckning utnyttjats, medför detta icke någon väsentlig ändring av nuvarande förhållanden.

SPECIELL MOTIVERING.

Förslaget till lag om trafikförsäkring m. m.

Föreliggande förslag till lag om trafikförsäkring har — efter en inledande paragraf innehållande vissa begreppsbestämningar — indelats i fyra avdelningar. Den första avdelningen, vilken avhandlar trafikförsäkringen, innehåller till största delen stadganden, vilka äga motsvarighet i nu gällande lag om trafikförsäkring å motorfordon (nedan betecknad TFL). Den andra avdelningen omfattar bestämmelser om trafikförsäkringens organ, Trafikförsäkringsbolaget. I den tredje avdelningen ha intagits stadganden rörande trafikförsäkringsnämnden, varom förmäles i allmänna motiveringen, medan den fjärde avdelningen slutligen innehåller straffbestämmelser. I den till omfånget dominerande andra avdelningen äro ett flertal stadganden hämtade från lagen den 17 juni 1948 om försäkringsrörelse (nedan betecknad FL). Denna bygger i sin tur i stora delar på den nya lagen om aktiebolag. Stadganden i här föreliggande lagförslag, vilka äro hämtade ur FL, ha i det följande i allmänhet icke kommenterats. Beträffande dessa stadganden må hänvisas till uttalanden i motiv och andra förarbeten till FL.

Under arbetet med redigeringen av andra avdelningen ha undersökts möjligheterna att undvika den tyngande anhopningen av stadganden av huvudsakligen bolagsrättsligt innehåll, varvid särskilt prövats metoden att hänvisa till motsvarande bestämmelser i FL. Emellertid ha därvid gjort sig gällande lagtekniska svårigheter av samma slag som vid arbetet med anpassandet av FL efter bestämmelserna i den nya lagen om aktiebolag. (Se härom SOU 1946: 34 s. 237 f.). Metoden har befunnits antingen leda till alltför obestämda stadganden med åtföljande tolkningssvårigheter eller medföra svårlästa och invecklade hänvisningsbestämmelser, som skulle göra lagen svåröverskådlig och ohanterlig. Utredningen har därför funnit ett tämligen fullständigt återgivande av de tillämpliga stadgandena i FL, med de ändringar och tillägg som betingas av Trafikförsäkringsbolagets särskilda struktur, vara att föredraga. Endast i fråga om vissa speciella avsnitt ha hänvisningar skett till FL.

Bestämmelser angående likvidation eller konkurs ha icke upptagits i lagen. Skulle en avveckling av bolagets rörelse i en framtid komma i fråga, böra erforderliga lagbestämmelser härom utfärdas först i en sådan situation.

Inledande bestämmelse.

1 §.

I föreliggande paragraf ha sammanförts definitioner av vissa i lagen använda uttryck, varvid i paragrafens första stycke hänvisning skett till vägtrafikförordningen. Försäkringsutredningen har därvid utgått från att det av 1944 års trafikförfattningssakkunniga framlagda förslaget till vägtrafikförordning (SOU 1948: 34) skall ha hunnit antagas, innan föreliggande lagförslag slutligen skall behandlas. Ur lagteknisk synpunkt kan det visserligen vara tveksamt, huruvida i allmän lag begrepp av grundläggande betydelse böra bestämmas genom hänvisning till definitioner i en kungl. förordning. För att undvika att lagtexten alltför mycket tynges av de utförliga begreppsbestämningarna har denna metod likväl använts. Utredningens betänkligheter i nämnda avseende ha varit så mycket mindre som vägtrafikförordningen och ändringar däri torde komma att antagas i samma ordning som allmän lag, d. v. s. genom samfällda beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen. Av värde har det därjämte ansetts vara, att identiteten mellan trafikförsäkringslagens och vägtrafikförordningens begrepp på angivet sätt klart kommer till uttryck. Denna identitet är det för övrigt angeläget att upprätthålla. Man torde ha anledning räkna med, att vägtrafikförordningens definitioner, åtminstone såvitt nu är i fråga, endast i undantagsfall komma att jämkas. Innan en sådan jämkning vidtages, bör givetvis uppmärksammas, vilken inverkan denna kan få på trafikförsäkringens omfattning.

Vägtrafikförordningens definitioner av begreppet fordon och olika typer därav (*första stycket*) återgivas här nedan.

Fordon: varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor;

motordrivet fordon: fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg.

Motordrivna fordon indelas i följande slag:

A. *motorfordon:* motordrivet fordon, som ej enligt vad nedan sägs är hänförligt till motorredskap;

1. *bil:* motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul (medar) eller med band, där icke fordonet enligt det följande är att anse såsom motorcykel;

a. *personbil:* bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av personer, dock, utöver föraren, högst åtta personer (passagerare);

b. *buss:* bil, som är byggd för befordran av flera än åtta personer (passagerare) utöver föraren, även om bilen därjämte är inrättad för annat ändamål;

c. *lastbil:* bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av gods och ej är att hänföra till buss; såsom lastbil anses jämväl bil, som icke enligt vad förut angives är att hänföra till visst slag av bil;

2. *motorcykel:* motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med

högst tre hjul (medar) samt, om fordonet är försett med tre hjul (medar), har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 350 kilogram;

a. *lätt motorcykel*: motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram;

b. *tung motorcykel*: motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram;

B. *motorredskap*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för annat ändamål än att självständigt nyttjas för person- eller godsbefordran (dragfordon, lantbruks- eller vägmaskiner o. s. v.), såvida fordonet är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet;

1. *traktor*: motorredskap, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller arbetsredskap;

2. *motormaskin*: annat motorredskap än traktor.

Då enligt utredningens förslag allenast trafikförsäkring skall vara föremål för monopol har utredningen ansett erforderligt att i lagen uttryckligen ange vad som avses med trafikförsäkring. Enligt den definition av trafikförsäkring, som givits i *andra stycket* av förevarande paragraf, har begreppet trafikförsäkring knutits icke endast till försäkringsprestationen utan även till de slag av fordon, som omfattas av försäkringen. I sistberörda avseende må särskilt framhållas, att trafikförsäkringen omfattar motorfordon och traktorer, vare sig försäkringen gäller automatiskt eller grundar sig på frivilligt ingånget avtal (3 §). Frivillig ansvarighetsförsäkring å annat motordrivet fordon än motorfordon eller traktor inbegripes däremot icke under trafikförsäkring utan hänföres i stället till motofordonsförsäkring. Beträffande försäkring å utländskt fordon, som i tillfällig trafik brukas här i riket, och här i riket registrerat fordon, som på motsvarande sätt brukas i främmande land, hänvisas till 4 och 5 §§ samt 8 § tredje stycket

Begreppet motorfordonsförsäkring sådant detta definierats i förevarande paragraf är liktydigt med automobilförsäkring enligt hittills gängse terminologi. Då ifrågavarande försäkring omfattar alla slag av motordrivna fordon, har den sist angivna benämningen ansetts mindre lämplig och därför frångåtts. Även benämningen motorfordonsförsäkring är i viss fastän mindre mån missvisande, då försäkringen kan avse även andra motordrivna fordon än sådana, som enligt paragrafens första stycke inbegripas under benämningen motorfordon. Det torde emellertid icke vara möjligt att å försäkringen ifråga finna en användbar benämning, som bygger på uttrycket motordrivet fordon.

Försäkringsavtalslagen definierar begreppet försäkringstagare såsom den som med försäkringsgivare ingått avtal om försäkring. Då trafikförsäkringen, såsom närmare utvecklats i allmänna motiveringen, i regel skall gälla utan att avtal ingåtts, blir nämnda definition icke tillämplig inom detta försäkringsområde. För att även här kunna begagna benämningen försäkringstagare, vilket trots formen för försäkringens anordnande synts utredningen naturligt, har det därför varit nödvändigt att införa ett särskilt stadgande härom.

Att sådan ansvarighet, som avses i *tredje stycket*, undantagits från motor-

fordonsförsäkring står i överensstämmelse med hittills tillämpad ordning. Enligt praxis ingår dock i stöld-, brand- och vagnskadeförsäkring ersättning för sådana lösa delar, som tillhöra fordonets normala utrustning. Mot särskild tilläggspremie inbegripes i försäkringen även å fordonet medförd premsenning. Utredningen har icke avsett att föreslå någon ändring av denna praxis.

AVDELNING 1.

Om trafikförsäkring.

2 §.

Genom stadgandet i *första stycket* införes systemet med automatiskt gällande trafikförsäkring. Från denna försäkring ha undantagits dels de fordon som avses i 3 §, dels i 4 § andra och tredje styckena avsedda, för tillfälligt brukande från utlandet införda fordon, beträffande vilka trafikförsäkring meddelats av försäkringsanstalt i hemlandet och Trafikförsäkringsbolaget endast åtagit sig en garantiförpliktelse. Kännetecknande för den automatiska trafikförsäkringen är att den gäller utan avtal. På avtal grundad trafikförsäkring skulle således förekomma endast beträffande fordon som avses i 3 § andra stycket (frivillig försäkring). Härjämte kan det emellertid i fråga om vissa automatiskt gällande försäkringar visa sig påkallat att genom särskilda överenskommelser reglera med försäkringsförhållandet sammanhängande frågor. Detta torde exempelvis erfordras beträffande sådan trafikförsäkring, som vid yrkesmässig försäljning av motorfordon skall omfatta visst antal icke individuellt bestämda fordon, s. k. flytande försäkring. Härvid förutsättes bl. a., att försäljaren, i överensstämmelse med vad som för närvarande sker, skall förbinda sig att icke samtidigt hålla i bruk större antal fordon än försäkringen avser.

Kretsen av de fordon, som enligt lagen skola omfattas av trafikförsäkring, har genom lagens utformning i vissa avseenden utökats. Såsom i allmänna motiveringen framhållits kommer försäkringen att utsträckas till att omfatta *dels* motordrivna fordon, som till sin natur äro att anse som motorredskap men som konstruerats för en hastighet av mer än 25 kilometer i timmen (se den under 1 § återgivna definitionen av begreppet motorfordon), *dels* traktorer och *dels* slutligen staten och kommun tillhöriga motorfordon och traktorer. Från försäkringen undantagas dock fordon, som tillhöra krigsmakten eller av denna tagits i anspråk med nyttjanderätt.

I nuvarande trafikförsäkringslag och motiven till denna har frågan om försäkring å motorfordon vid deltagande i tävlingar ej särskilt berörts. En viss tvekan har gjort sig gällande huruvida trafikförsäkringsplikt föreligger vid motorfordons brukande i hastighetstävlingar (hastighetslopp å landsväg, jord- och isbanetävlingar, backetävlingar), vilka försiggå på avspärrat område. Man har emellertid oberoende härav ansett nödvändigt att genom ansvarighetsförsäkring skapa skydd åt tredje man, som tillfogas

skada vid motortävlingar. Sådan ansvarighetsförsäkring har också, å flertalet trafikförsäkringsanstalters vägnar, ordnats genom Trafikförsäkringsföreningen. Vid tävlingar av andra slag än ovan nämnda, såsom tillförlitlighets- och orienteringstävlingar, ävensom träning härför, har trafikförsäkringen ansetts gälla. Medgivande skall dock i varje särskilt fall inhämtas hos vederbörande trafikförsäkringsanstalt, som, därest detta med hänsyn till riskens beskaffenhet befinnes påkallat, kan betinga sig förhöjd premie eller föreskriva viss självrisk. För de fall, då sådant medgivande icke lämnats, ha trafikförsäkringsanstalterna i sina allmänna försäkringsvillkor förbehållit sig att av försäkringstagaren söka åter vad de utgivit i skadestånd till den som tillfogats skada i följd av fordonets deltagande i tävlingen (jämför nedan under 10 §).

Av 1937 års trafikförsäkringssakkunniga föreslogos särskilda bestämmelser om obligatorisk tävlingsförsäkring. När motorfordon brukas i tävling eller i träning å tävlingsbana skulle enligt förslaget särskild tävlingsförsäkring finnas å fordonet. Denna försäkring skulle följa trafikförsäkringens bestämmelser med det undantaget, att tävlingsförsäkringen, därest annat icke avtalats, icke skulle omfatta ersättning för skada å den som färdas å fordonet eller i annat i tävlingen eller träningen deltagande fordon samt ej heller å sådant fordon eller å egendom, som befordras därmed. Tillstånd till tävling skulle ej av vederbörande myndighet meddelas med mindre visades, att tävlingsförsäkring funnes beträffande samtliga i tävlingen deltagande motorfordon.

Utredningen har, i likhet med 1937 års sakkunniga, funnit, att obligatorisk försäkring bör finnas mot ansvarighet för skada, som vid tävling med motorfordon eller träning härför drabbar tredje man. I motsats till de sakkunnigas förslag innebär utredningens utformning av trafikförsäkringen, att den automatiska försäkringen gäller även vid motortävling eller träning inom avspärrat område. Såsom framhålles i motiveringen till 3 § andra stycket är nämligen inhägnat område, som nyttjas till motortävling eller träning, icke hänförligt till sådant inhägnat område, varom förmäles i nämnda stadgande. Utredningen har vidare icke funnit anledning göra sådan inskränkning i försäkringsgivarens ansvarighet vid tävling, som angivits i 1937 års sakkunnigas förslag till obligatorisk tävlingsförsäkring. Att försäkringsskyddet vid tävling sålunda kommer att ha samma omfattning, som trafikförsäkringen för andra fall bereder, överensstämmer för övrigt med innehållet i de tävlingsförsäkringar, som hittills brukat avtalas. Angående särskild premie vid fordons deltagande i tävling, se nedan.

Genom stadgandet i *andra stycket* fastslås den för utredningens förslag grundläggande principen om trafikförsäkringens centralisering till ett enda företag, Trafikförsäkringsbolaget. Genom denna centralisering, som närmare behandlats i allmänna motiveringen, införes ett monopol, begränsat av de stadganden som angiva omfattningen av begreppet trafikförsäkring (jämför ovan under 1 §).

Med avfattningen av förevarande stadgande avses icke att hindra annan

försäkringsanstalt att i återförsäkring från Trafikförsäkringsbolaget övertaga trafikförsäkring. För att sådan återförsäkring skall kunna meddelas kräves emellertid, att tillstånd därtill lämnats vederbörande anstalt genom koncession i enlighet med bestämmelserna i FL.

Då trafikförsäkringen skall gälla automatiskt, har den nuvarande trafikförsäkringslagens föreskrifter rörande skyldighet att taga och vidmakthålla trafikförsäkring ersatts med bestämmelse om skyldighet att erlægga vederbörlig premie (*tredje stycket*).

Fjärde stycket. Ett försäkringsavtal kan i allmänhet icke komma till stånd med mindre försäkringstagaren till försäkringsgivaren lämnar vissa uppgifter, som erfordras för bestämmande av försäkringspremien. Beträffande den automatiska försäkringen, vilken icke grundas på avtal, har det ansetts nödvändigt att i lagen uttryckligen fastslå skyldighet för försäkringstagaren att lämna försäkringsgivaren sådana uppgifter. Genomföres den samordning med bilregisterföringen, som utredningen i allmänna motiveringen skisserat, komma de för premiéstämningen erforderliga uppgifterna att lämnas i ansökan till länsstyrelse om registrering av motorfordon eller traktor och likaså i anmälan om förvärv av dylikt fordon, som är registrerat. Uppgifterna införs i länsstyrelsernas registerkort och komma genom kopia av dessa kort till Trafikförsäkringsbolagets kännedom.

Enligt de för närvarande gällande premietarifferna tillämpas högre premier för motorfordon, som användas för särskilt angivna ändamål. Som exempel må nämnas personbil, som nyttjas i drosktrafik eller användes i yrkesutövning av handelsresande, resehandlare eller reseinspektör, lastbil i fjärrgodstrafik och vidare fordon, som användes i chaufförskola eller för yrkesmässig uthyrning med rätt för brukaren att anställa förare. Då ett fordon skall tagas i bruk för ett mera riskfyllt ändamål än som tidigare kan ha uppgivits till försäkringsgivaren, måste denne, för premiens anpassande härefter, erhålla underrättelse genom anmälan från försäkringstagaren.

Såsom framgår av vad ovan anförts kommer trafikförsäkringen att innefatta även skada, som under tävling tillfogas tredje man. Den nuvarande anordningen med särskild tävlingsförsäkring kommer på grund härav att ersättas med skyldigheten att till Trafikförsäkringsbolaget göra anmälan, som kan läggas till grund för debitering av den särskilda premie fordonets användande i tävlingen kan påkalla. I fråga om nu gällande tävlingsförsäkring har mellan Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Motorfederation träffats överenskommelse, varigenom federationen åtagit sig att tillse, att tävlingsförsäkring för samtliga deltagande fordon tecknas vid alla hastighetstävlingar, vilka till federationen anslutna klubbar anordna. För att med den föreslagna anordningen erhålla en motsvarande övervakning torde man kunna tänka sig möjligheten av att federationen i stället tillsäga, att vederbörlig anmälan om tävling gjordes till Trafikförsäkringsbolaget. Ett värdefullt komplement härtill kunde vara att länsstyrelserna till bolaget översända en kopia av varje av dem meddelat tillstånd att anordna motortävling

(jämför 53 § förslaget till vägtrafikförordning, SOU 1948: 34). Om så befinnes lämpligt kan Kungl. Maj:t med stöd av 119 § ålägga länsstyrelserna att tillhandagå bolaget i detta hänseende.

Den anmälningsskyldighet, som föreskrivits för försäkringstagarna, måste bygga på att dessa äga kännedom om vilka förhållanden, som äro av beskaffenhet att föranleda förhöjning av premierna. Att det ankommer på bolaget att underrätta försäkringstagarna härom följer av stadgandet i 25 § andra stycket. Genom avfattningen av föreliggande stadgande har fullgörandet av denna bolagets skyldighet uttryckligen angivits som en förutsättning för försäkringstagarnas anmälningsskyldighet.

Såsom framgår av 10 § må regressrätt gentemot försäkringstagare icke grundas på att sådan uppgifts- eller anmälningsskyldighet, som föreskrivits i föreliggande stadgande, icke iakttagits. I stället har stadgats straffpåföljd i 124 §. Eftersom trafikförsäkringen, bortsett från fall som avses i 3 § andra stycket, icke är grundad på avtalsförhållande, äro försäkringsavtalslagens bestämmelser angående påföljden av oriktiga uppgifter icke här tillämpliga.

Stadgandet i *femte stycket* sammanhänger med straffbestämmelserna i 123 § och har till syfte att underlätta polismyndighets kontroll av att fordon, som omfattas av den automatiska trafikförsäkringen, icke brukas i trafik utan att vederbörlig trafikförsäkringspremie erlagts. Straffpåföljd för försummelse att medföra kvittot å premien har dock ansetts kunna undvåras. Skulle i framtiden sådan påföljd visa sig behöfelig, får frågan om införande därav upptagas till prövning.

3 §.

Paragrafen motsvarar 2 § andra stycket och 4 § TFL.

Första stycket. Då krigsmakten tillhöriga motorfordon och traktorer äro registrerade i ett särskilt militärt fordonsregister, blir huvudregeln, att alla i civila automobilregister registrerade fordon omfattas av trafikförsäkringen, medan fordon upptagna i det militära registret stå utanför. Att försäkringen icke heller skall gälla beträffande de fordon, som med nyttjanderätt upplåtits till krigsmakten, innebär ett undantag från denna ur administrativ synpunkt enkla regel. Detta undantag har införts efter förebild av lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. Utredningens förslag har dock i vissa avseenden mindre räckvidd än nämnda lag. Sålunda skall undantag från försäkringen äga rum endast i de fall, då fordon tagits i anspråk av krigsmakten, under det att fordon, som tagits i anspråk av annan myndighet alltjämt skola omfattas av försäkringen. Avvikelse har även skett så till vida, att någon motsvarighet till stadgandet i 1 § andra stycket i nämnda lag icke upptagits. Enligt detta lagrum skall försäkringsplikt ej föreligga, då motorfordon brukas för att avlämnas enligt gällande förfogande- eller rekvisitionslagar eller för att hemföras efter förfogande eller rekvisition eller då sådant fordon brukas i och för besiktning, som med stöd av rekvisitionslagens bestämmelse om uttagning må föreskrivas av Kungl. Maj:t. Att något stadgande av här an-

givet innehåll ej medtagits i utredningens förslag motiveras i huvudsak av praktiska skäl. Ett undantagande av ifrågavarande färder från den automatiska försäkringen skulle nämligen få ringa eller ingen inverkan på den trafikförsäkringspremie, som fordonsägaren har att gälda. Härjämte må erinras om att stadgandet i 7 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik icke torde vara tillämpligt beträffande färder, varom här är fråga.

Med avseende å *andra stycket* må särskilt framhållas, att utredningen i uttrycket »annat dylikt inhägnat område» icke inbegriper inhägnat område, inom vilket motortävling eller träning härför försiggår. Detta har ansetts framgå av ordalydelsen och därför icke behöva uttryckligen angivas i lagtexten. Kan tvekan härom råda, bör bestämmelsen förtydligas. Klart är att motorfordon, å vilket trafikförsäkring eljest gäller, omfattas av försäkring-
 en även då det användes vid tävling eller träning.

I övrigt hänvisas till allmänna motiveringen.

4—7 §§.

För att utländskt motorfordon (angående motorfordon registrerade i Danmark, Finland eller Norge se nedan) skall få införas i riket fordras för närvarande, att för tullmyndigheten i införselorten styrkes, att i utländsk försäkringsanstalt tecknats ansvarighetsförsäkring omfattande fordonets brukande här i riket ävensom att Trafikförsäkringsföreningen övertagit ansvarigheten gentemot envar, som i följd av fordonets brukande härstädes är berättigad till skadestånd. Såsom bevis härom gäller försäkringskort (Carte d'Assurance) serie A. Å utländskt motorfordon, för vilket dylikt kort icke kan företes, skall genom tullmyndighetens förmedling tecknas trafikförsäkring hos Trafikförsäkringsföreningen för tiden intill dess fordonet åter utföres. Detta sker genom utfärdande och lösande av försäkringskort serie B. De bestämmelser, som reglera här angivna förfaranden, återfinnas i kungl. kungörelsen den 26 september 1929 (nr 301) med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, samt i olika cirkulär, som generaltullstyrelsen enligt bemyndigande i nämnda kungörelse utfärdat den 4 december 1929, den 14 december 1933 och den 17 augusti 1937.

Stadgandena i 4—7 §§ i utredningens förslag motsvara bestämmelserna i nyssnämnda kungörelse. För att få hela trafikförsäkringsområdet överskädligt reglerat, har utredningen ansett lämpligt att hithörande bestämmelser intagas i lagen. Bestämmelserna ha samtidigt omarbetats med hänsyn till Trafikförsäkringsbolagets monopolställning och trafikförsäkringens automatiska karaktär.

Huvudregeln är att fordon som införas från utlandet skola omfattas av den svenska trafikförsäkringen (*4 § första stycket*). Stadgandet i *4 § andra stycket*, som motsvarar 5 § TFL, innebär emellertid att hos utländsk försäkringsgivare tagen försäkring å utländskt fordon mot skada i följd av tillfällig trafik här i riket må godtagas under förutsättning att Trafikförsäkrings-

bolaget ikläder sig den omedelbara ansvarigheten gentemot de skadelidande. Trots att detta innebär en viss inskränkning av bolagets monopolställning har det nämligen ansetts rimligt, att en utländsk fordonsägare, som vill införa sitt fordon för tillfälligt brukande här i riket, skall liksom hittills kunna med sin försäkringsgivare i hemlandet träffa avtal om sådan utsträckning av sin där gällande trafikförsäkring.

Beträffande 4 § tredje stycket hänvisas till vad som nedan anförts rörande 8 § tredje stycket och till kungl. brev den 6 juli 1943 till generaltullstyrelsen angående trafikförsäkring å motorfordon, inregistrerade i Danmark, samt motsvarande brev beträffande fordon hemmahörande i Norge och Finland. Liksom hittills måste vid fordonets införande visas, att fordonet är registrerat i något av de ifrågavarande länderna. Jämlikt 7 § andra stycket äger generaltullstyrelsen meddela bestämmelser om bl. a. det sätt, varpå registreringen må styrkas.

8 §.

Första och andra styckena motsvara 3 § TFL. Beträffande andra stycket må framhållas, att trafikförsäkringsanstalterna tillämpa sådan praxis, att ersättning på grund av trafikförsäkring utgives jämväl för skada å kläder och annan personlig utrustning, som passagerare i fordonet bär på sig. För denna ersättning ha riktlinjer uppdragits av Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté och rekommenderats anstalterna genom skrivelse den 20 oktober 1943 av följande innehåll.

I allmänna försäkringsvillkoren för motorfordonsförsäkring av år 1938 fanns intagen en bestämmelse om att försäkringsgivaren icke svarade för »skada å annan med fordonet befordrad egendom än passagerares kläder».

I de nu gällande allmänna försäkringsvillkoren återfinnes icke motsvarande bestämmelse och passagerare har formellt sett icke rätt till ersättning för skadade kläder enligt dessa villkor. Vid antagandet av försäkringsvillkoren påpekades emellertid, att borttagandet av bestämmelsen om ersättning för skada å passagerares kläder icke avsåge att medföra ändring av gällande praxis.

Det är naturligtvis av vikt, att trafikförsäkringsanstalterna tillämpa en enhetlig praxis på detta område och fråga har uppkommit om uppdragandet av vissa riktlinjer för skaderegleringen i hithörande fall.

Tariffkommittén har nu beslutat rekommendera anstalterna att hädanefter tillämpa följande regler i nu ifrågavarande avseende.

Ersättning utgår för skada å eller förlust av

- 1) kläder och skodon, som passageraren har på sig; ersättning avseende päls utgår dock med ett belopp av högst 2 000 kr.,
- 2) passagerares glasögon, käpp och paraply,
- 3) passagerares armbandsur med ett belopp av högst 300 kr.,
- 4) manlig passagerares, i de under färden begagnade kläderna förvarade föremål, vilka äro av den beskaffenheten att de kunna sägas normalt tillhöra en mans »utrustning», exempelvis klocka, cigarettfodral, pennkniv, reservoarpena, plånbok, portmonnä, nycklar och kam. Skada å eller förlust av klockan ersättes med ett belopp av högst 300 kr.,
- 5) kvinnlig passagerares damhandväska ävensom hennes — i de under färden begagnade kläderna eller i väskan förvarade — föremål, vilka äro av den beskaffenheten, att de kunna sägas normalt tillhöra en kvinnas »utrustning»,

exempelvis klocka, cigarrettfodral, pennkniv, reservoarpenna, plånbok, portmonnä, nycklar, kam och skönhetsmedel. Skada å eller förlust av klockan ersättes med ett belopp av högst 300 kr.

Utgiven ersättning bör lämpligen bokföras såsom personskada. Härvid är dock att märka, att denna ersättning icke får medföra inskränkning i skadelidandes rätt till ersättning för personskada med i trafikförsäkringslagen angivet belopp.

Att observera är, att ersättning icke utgår för skada å eller förlust av ringar, andra smycken, penningmedel eller värdehandlingar.

Utredningen har icke avsett att åvägbringa någon ändring av ovanstående förfarande. Det torde emellertid icke lämpligen låta sig göra att i lagen införa sådana detaljerade tillämpningsregler, som erfordras för ifrågavarande ersättning. Frågan överlämnas därför i stället med anförda uttalande till lagtillämpningen.

Beträffande *tredje stycket* må anmärkas, att mellan Trafikförsäkringsföreningen i Sverige och motsvarande föreningar av automobilförsäkringsanstalterna i Danmark, Norge och Finland träffats ömsesidiga överenskommelser, enligt vilka varje förening gentemot de andra ansvarar för skada i följd av trafik med motorfordon, som är registrerat i föreningens hemland, då skadan skett i något av de andra länderna. Ansvarigheten bestämmes av lagstiftningen i det land där skadan inträffat och omfattar i det landet föreskrivna försäkringssummor, om dessa äro högre än de i hemlandet stadgade, men eljest dessa senare. I anslutning till överensstämmelserna har varje förening gentemot myndigheterna i sitt hemland åtagit sig den omedelbara ansvarigheten beträffande samtliga i de andra länderna hemmahörande motorfordon. Detta har i sin tur möjliggjort för statsmakterna i respektive länder att utfärda författningar, enligt vilka motorfordon, som visas vara registrerat i något av de andra tre länderna, må för tillfälligt brukande införas utan bevis om försäkring och över huvud utan att tullmyndigheterna behöva utöva någon kontroll i försäkringsfrågan. Något hinder bör givetvis icke föreligga att överenskommelser av angivna innebörd — med Trafikförsäkringsbolaget i stället för Trafikförsäkringsföreningen såsom part för Sveriges vidkommande — även i fortsättningen upprätthållas och, i den mån så blir möjligt, träffas även med trafikförsäkringsorganisationer i andra länder.

Då Trafikförsäkringsbolagets ansvarighet för skada i följd av trafik i ovan avsett främmande land med här i riket registrerat fordon bestämmes av vederbörande lands lagstiftning, uppstår en viss tvekan huruvida denna ansvarighet bör ingå i trafikförsäkringen eller hänföras till motorfordonsförsäkringen. Rörande denna fråga må framhållas, att man vid tillämpningen av ovan berörda överenskommelser icke beräknat särskilda försäkringspremier för de tider, under vilka härstädes registrerade fordon använts i länderna i fråga. Man torde härvid ha utgått från att försäkringsrisken i dessa länder icke väsentligt avviker från motsvarande risk i vårt eget land. I anslutning härtill har man kunnat undvara uppgifter rörande nämnda tider. Skulle man nu utbryta ansvarigheten vid färd i de övriga nordiska länderna ur trafikförsäkringen och hänföra den till motorfordonsförsäkringen, skulle

det bl. a. bli nödvändigt för Trafikförsäkringsbolaget att i sina räkenskaper överföra en däremot svarande del av den löpande trafikförsäkringspremien till motorfordonsförsäkringen. Detta vore ej möjligt utan tillgång till tidsuppgifter av det slag som nyss nämnts. Införskaffandet av sådana uppgifter skulle emellertid medföra omgång och besvär icke endast för bolaget utan även för vederbörande myndigheter och försäkringstagare. Av bl. a. dessa praktiska skäl har utredningen ansett, att den ifrågavarande ansvarigheten bör hänföras till trafikförsäkringen. En förutsättning härför bör dock vara, att bolagets åtagande, på motsvarande sätt som hittills, avser skadestånd i minst den omfattning som stadgas i den svenska lagen.

Enligt utredningens förslag omfattar trafikförsäkringen icke ansvarighet för skada i följd av trafik med här i riket registrerat fordon i främmande land, med vilket överenskommelse av ovanstående innebörd icke träffats. Trafikförsäkringsbolaget äger emellertid meddela försäkring även mot sådan ansvarighet, men detta får då ske som en form av motorfordonsförsäkring.

Av stadgandet i 25 § första stycket, till vilket förevarande bestämmelse hänvisar, följer att denna icke är tillämplig å trafikförsäkring, som grundas på avtal. Utredningen har icke ansett skäl föreligga att föreslå någon inskränkning i avtalsfriheten på detta område utöver den som följer av försäkringsavtalslagen.

9 §.

Paragrafen, som motsvarar 11 § TFL, har utformats i överensstämmelse med det i allmänna motiveringen intagna förslaget om slopande av nu stadgade begränsning av försäkringsgivarens ansvarighet vid personskada samt höjning av gällande ersättningsmaximum vid egendomsskada från tiotusen till tjugutusen kronor. Att bolagets ansvarighet i förra fallet skall gälla utan begränsning har ansetts icke behöva uttryckligen angivas i lagtexten, då detta, i och med att någon maximeringsbestämmelse ej upptagits i lagen, följer av 8 §.

Som en följd av ersättningsmaximeringens borttagande vid personskada har 14 § TFL icke erhållit någon motsvarighet i föreliggande lagförslag, varjämte 15—17 §§ TFL (12—14 §§ nedan) omarbetats till att avse endast skadestånd för egendomsskada.

10 §.

Enligt de för närvarande för samtliga trafikförsäkringsanstalter gällande allmänna försäkringsvillkoren, vilka fastställts av Trafikförsäkringsföreningen, ha försäkringsgivarna i vissa avseenden träffat förbehåll om befrielse från ansvarighet gentemot försäkringstagare. Bestämmelser om sådant förbehåll återfinnas sålunda i §§ 3 samt 9—11 i nämnda villkor. Dessa paragrafer återgivas här.

§ 3. Försäkringsgivaren äger av försäkringstagaren söka åter, vad han utgivit till den, som lidit skada (utöva regressrätt),

a) om försäkringstagaren uppsåtliga eller genom grov vårdslöshet framkallat skadan;

- b) om skadan skett, då fordonet av försäkringstagaren eller med hans vetskap eller medgivande
- 1) förts utan giltigt körkort eller då föraren varit i otillräckligt tillstånd eller så spritpåverkad, som förutsattes för straffbarhet enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon,
 - 2) brukats för olovlig forsling av rusdrycker.
- c) om skadan skett
- 1) under tävling med fordonet eller träning härför, såvida icke särskilt medgivande lämnats av försäkringsgivaren,
 - 2) då fordonet yrkesmässigt uthyrts med rätt för brukaren att anställa förare, då fordonet brukats av motorfordonsförsäljare för prov- eller demonstrationskörning eller regelbundet eller yrkesmässigt brukats för övningskörning vid utbildning av förare,
 - 3) då fordonet brukats för annat ändamål än försäkringsbrevet anger eller då till fordonet varit kopplad släpvagn, som icke uttryckligen inbegripits i försäkringen, samt högre premie eller andra villkor än de avtalade därför bort tillämpas.

I fall enligt c) 2) och 3) äger försäkringsgivaren söka åter endast så stor del av den utgivna ersättningen, som motsvarar förhållandet mellan felande premie och den, som bort erläggas.

§ 9. Försäkringstagaren skall utan uppskov lämna försäkringsgivaren redogörelse å dennes formulär angående inträffad skada.

Framställas skadeståndsanspråk mot försäkringstagaren, är han pliktig att där- om ofördröjligen underrätta försäkringsgivaren och att, om denne så önskar, medverka till uppgörelse i godo med tredje man.

Försäkringstagaren äger icke utan försäkringsgivarens tillåtelse medgiva befo- genheten eller skäligheten av framställt skadeståndsanspråk eller själv utbetala skadestånd. Handlar han häremot, äro hans åtgärder bindande för försäkringsgiva- ren endast i den mån anspråket eller det utbetalade skadeståndet uppenbart var lagligen grundat.

§ 10. Föranleder skadan rättegång, åligger det försäkringstagaren att därom utan uppskov underrätta försäkringsgivaren och, om denne så påfordrar, överlåta sa- kens rättsliga utförande åt försäkringsgivaren eller av denne anvisat rättegångs- ombud. Medgiver försäkringsgivaren att försäkringstagaren utför rättegången på egen hand, är denne skyldig att följa försäkringsgivarens anvisningar. Sedan dom avkunnats, skola rättegångshandlingarna tillställas försäkringsgivaren i så god tid, att han hinner pröva, huruvida domen bör överklagas.

Åsidosätter försäkringstagaren vad sålunda stadgats, skall dom, varigenom ska- deståndsskyldighet blivit försäkringstagaren ålagd, icke gentemot försäkringsgiva- ren anses innefatta bindande fastställelse av försäkringstagarens förpliktelse. Dene- ne äger i så fall ej den rätt till ersättning för rättegångskostnad, som i § 4 sägs.

§ 11. Träffa försäkringsgivaren och den, som lidit skada, förlikning eller åta- ger försäkringsgivaren sig att reglera skadan med hela det tillgängliga försäkrings- beloppet, är han fri från ersättningsskyldighet för därefter uppkommande kostnad.

Förutsättningarna för försäkringsgivaren att träffa förbehåll om befrielse från ansvarighet gentemot försäkringstagare komma i och med att trafikför- säkringen blir automatisk delvis att förändras. I vissa fall kan och bör för- säkringsgivaren alltjämt ha möjlighet att träffa sådant förbehåll, medan denna möjlighet i andra avseenden bör stängas.

Till den första gruppen höra sådana förbehåll, som hänföra sig till ska- dans framkallande eller reglerande. Inom denna grupp falla de förbehåll, som i de allmänna försäkringsvillkoren upptagits i § 3 a) och b) samt i §§ 9—11.

Genom stadgandet i första stycket av 10 § i utredningens förslag öppnas möjlighet för Trafikförsäkringsbolaget att betinga sig regressrätt i de fall, som angivas i § 3 a) i försäkringsvillkoren. Utformningen av andra stycket av 10 § ger bolaget en viss frihet att därutöver inom den ifrågavarande gruppen träffa de förbehåll, som bolaget kan finna erforderliga. Tillräckliga garantier för att bolaget härvid skall taga skälig hänsyn till både försäkringstagarnas intresse och vad som ur allmän synpunkt kan finnas lämpligt få anses föreligga genom försäkringsinspektionens och Kungl. Maj:ts möjlighet att inskrida mot bolaget samt den uppmärksamhet som i press och offentlig debatt kommer att ägnas detta. Bolagets möjligheter att träffa förbehåll, varom nu är fråga, begränsas därjämte genom det föreslagna stadgandet, att sådant förbehåll skall stå i överensstämmelse med god försäkringspraxis. Detta får anses innebära bl. a., att bolagets ansvarighet gentemot försäkringstagare icke får inskränkas i vidare mån än lagen om försäkringsavtal medger för jämförliga fall.

Den senare gruppen avser sådana förbehåll, som hänföra sig till försäkringstagarens uppgiftsskyldighet i och för premiens bestämmande. Hit höra de förbehåll, som i de allmänna försäkringsvillkoren stadgats i § 3 vid c). Beträffande förbehåll av denna art må framhållas, att fordon, för vilket premie till äventyrs ej blivit påförd eller som användes för mera riskfyllt ändamål än som uppgivits till Trafikförsäkringsbolaget, utan hinder härav omfattas av trafikförsäkringen. Då ett sådant förhållande uppdragas, vare sig i samband med inträffad skada eller eljest, har bolaget ansetts böra äga retroaktivt uttaga felande premie, dock, av skälighetshänsyn, ej för längre tid än fem år tillbaka. Då bolaget härigenom, om än i efterhand, erhåller den premie, som motsvarat försäkringsrisken, har bolaget ansetts icke böra ha regressrätt gentemot försäkringstagaren för vad bolaget fått utbetala i ersättning för skada, som inträffat under ifrågavarande tid. Vad här anförts gäller även tävling eller träning härför. I detta sammanhang må jämväl erinras om att straffpåföljd enligt 123 och 124 §§ stadgats för försäkringstagare, som brukar fordon, för vilket förfallen premie ej erlagts, eller som underlåter att lämna uppgift eller göra anmälan enligt 2 § fjärde stycket eller i sådan uppgift eller anmälan giver veterligen oriktigt meddelande, ävensom att straff enligt allmänna strafflagen i vissa här angivna situationer kan ifrågakomma.

Att regressrätt ej skall få utövas i ovanstående fall, liksom ej heller vid underlåtenhet att erlægga premie, står i överensstämmelse med de bestämmelser, som gälla för den obligatoriska olycksfallsförsäkringen. Enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete skola avgifter, som icke blivit på föreskrivet sätt erlagda, förskjutas av statsverket och indrivs i den ordning, som för indrivning av resterande kronoutskylder är stadgat.

11 §.

Denna paragraf motsvarar 13 § TFL. Innan försäkringsanstalt beviljar utbyte mot kapital av livränta, som ådömts av domstol, skall anstalten en-

ligt ovanberörda paragraf i TFL inhämta försäkringsinspektionens godkännande. Då trafikförsäkringsnämnden med hänsyn till sin verksamhet torde ha bättre förutsättningar än försäkringsinspektionen att bedöma dylika frågor, föreslår utredningen, i likhet med 1937 års trafikförsäkrings-sakkunniga, att godkännande, som nyss sagts, i stället skall meddelas av nämnden.

Ett likartat stadgande om utbyte av livränta mot visst kapitalbelopp förekommer i 6 § lagen om försäkring för olycksfall i arbete. Tidigare innehöll detta stadgande det villkoret för sådant utbyte, att synnerliga skäl voro för handen. Genom lag den 26 juni 1948 (nr 420) angående ändring i olycksfallsförsäkringslagen har detta villkor modifierats så till vida att utbyte må medgivnas så snart skäl därtill prövas föreligga. Beträffande bestämmelsens tillämpning anförde föredragande statsrådet (prop. nr 235 s. 37) att det torde ligga i sakens natur att utbyte komme att medgivnas endast i fall som avsåges i en av Sverige år 1926 ratificerad konvention angående ersättning för olycksfall i arbete, nämligen då säkerhet kunde anses föreligga för att engångsbeloppet komme till förnuftig användning. Det torde icke finnas anledning att inom trafikförsäkringen vidmakthålla mera restriktiva villkor angående utbyte av livränta mot sådan ränta under kortare tid eller mot engångsbelopp än de som efter ovannämnda lagändring gälla för motsvarande fall inom olycksfallsförsäkringen. Första stycket av förevarande paragraf har därför i berörda avseende utformats i överensstämmelse med olycksfallsförsäkringslagen i dess nya lydelse.

12 §.

Denna paragraf motsvarar 15 § TFL; jämför även senare stycket av motiveringen till 9 §. Bestämmelser i det ämne som reglerats genom förevarande paragraf återfinnas i ett utkast till lag om ansvarighet för skada i följd av luftfart, som på grundval av en år 1933 i Rom upprättad internationell konvention utarbetats vid ett nordiskt lufträttsmöte år 1947 i Köpenhamn. I 6—8 §§ i nämnda utkast stadgas sålunda:

6 §. Äro flera berättigade till skadestånd i följd av samma olyckshändelse och förslår ej ansvarsbeloppet till dem alla, njute de betalning därur envar i förhållande till sin fordrans storlek.

7 §. Hava flera lidit skada i följd av samma olyckshändelse och vill någon av dem tala å skadan, give han luftfartygets innehavare meddelande därom innan tre månader förflutit efter det händelsen timat.

Den som ej inom denna tid givit sådant meddelande, njute ersättning blott ur vad av ansvarsbeloppet må återstå ofördelat sedan envar annan, som inom samma tid tillkännagivit sin avsikt att tala å skadan, blivit förnöjd.

8 §. Har ersättning utgivits innan den i 7 § nämnda tiden förflutit och visar sig sedan, att i följd därav ansvarsbeloppet icke förslår till förnöjande på sätt i 6 § stadgas av alla dem, som inom samma tid tillkännagivit sin avsikt att tala å skadan, vare luftfartygets innehavare ansvarig för bristen, ändå att ansvarsbeloppet därigenom överskrides.

Var den som sålunda mottagit betalning ej i god tro, vare han pliktig utgiva vad han för mycket uppburit.

Starka skäl tala för att rättsreglerna i förevarande avseende bli enhetliga i fråga om trafikförsäkringen och flygansvarighetsförsäkringen. Då lagstiftningsarbetet rörande flygansvarighetsförsäkringen ännu befinner sig på ett förberedande stadium,¹ har det emellertid icke varit möjligt att vid utformningen av förevarande paragraf taga hänsyn till förhållandena inom detta försäkringsområde. Utredningen förutsätter dock att frågan om åstadkommande av enhetlighet i det ifrågavarande hänseendet uppmärksammas i samband med den slutliga regleringen av flygansvarighetsförsäkringen.

13—19 §§.

Dessa paragrafer motsvara 16 och 17 samt 19—23 §§ TFL. I fråga om 13 och 14 §§ se under 9 §.

AVDELNING 2.

Om Trafikförsäkringsbolaget.

Trafikförsäkringsbolaget organiseras enligt förslaget som ett ömsesidigt försäkringsbolag. Den fullmäktigeförsamling, som skall utöva bolagsstämmans befogenheter, skall emellertid till övervägande del utses av det allmänna. Att de av delägarna-försäkringstagarna utsedda fullmäktige sålunda icke äga avgörande inflytande i bolaget är väl icke formellt stridande mot de bestämmelser, som gälla för ömsesidiga försäkringsbolag, men ger likväl bolaget en från övriga ömsesidiga bolag avvikande karaktär. Med hänsyn härtill har bolaget i lagen icke betecknats som ömsesidigt. Se vidare allmänna motiveringen.

Inledande bestämmelser.

20 §.

Angående motorfordonsförsäkringen hänvisas till allmänna motiveringen.

Att bolaget bör äga meddela trafik- och motorfordonsförsäkring i återförsäkring bör ses mot bakgrunden av det behov, som kan komma att förefinnas för bolaget att genom återförsäkring erhålla avtäckning för viss del av sin ansvarighet (se motiveringen till 24 §). Bolaget bör i utbyte mot i återförsäkring avlämnad affär kunna i lämplig omfattning mottaga återförsäkringsaffär. Angående maximering av återförsäkringsrörelsen i förhållande till den direkta rörelsen hänvisas till 24 § 8 och § 10 i förslaget till bolagsordning. Då andra svenska försäkringsanstalter, efter viss övergångstid, ej få meddela direkt trafikförsäkring i riket, kan därefter för bolaget övertagande av trafikförsäkring i återförsäkring förekomma endast beträffande trafikförsäkringsrörelse i utlandet.

Försäkring mot ansvarighet i följd av trafik i främmande land med här i riket registrerat motorfordon (se 8 § tredje stycket jämte motivering) är,

¹ Se härom kapitlet om flygförsäkring i första delen av utredningens betänkande.

då försäkringsavtalet ingås här i riket, icke att hänföra till rörelse utom riket. Till försäkringsrörelse utom riket hänföres icke heller mottagandet av återförsäkring från utländsk försäkringsanstalt.

Uppenbart är att bolaget icke må genom dotterföretag utöva sådan rörelse, som det icke äger driva i egen regi (jämför motiven till 2 § FL, SOU 1946: 34 s. 298).

21 och 22 §§.

Beträffande dessa paragrafer hänvisas till allmänna motiveringen.

23 §.

Paragrafen motsvarar 166 § FL.

I fråga om bolagsordning och grunder vid bolagets bildande hänvisas till promulgationslagen.

Bolagets rörelse omfattar icke annan livförsäkringsrörelse än utgivande av livränta i de fall, då inträffad skada medfört invaliditet eller förlust av försörjare. Dessa livräntor böra tryggas på sätt i lagen om försäkringsrörelse stadgas beträffande livförsäkringsrörelse. Föreskrift om grunder för beräkning av premiereserv för livräntor har därför ansetts erforderlig. Vad som utöver nämnda premiereserv regleras i grunderna för livförsäkringsbolag (173 § FL) saknar motsvarighet i fråga om bolagets verksamhet.

Angående ordningen för fattande av beslut om ändring av bolagsordning och grunder samt om registrering stadgas i 79—81 §§.

I FL har Kungl. Maj:ts möjlighet att å försäkringsinspektionen delegera stadfästandet av beslut om ändring av bolagsordning eller grunder begränsats så till vida, att sådant delegerande ej må äga rum då fråga är om utvidgning av försäkringsbolags rörelse till ny försäkringsgren eller nytt verksamhetsområde eller ändringen avser en väsentlig omläggning av rörelsen. De här angivna fallen torde sakna motsvarighet beträffande Trafikförsäkringsbolaget. Något stadgande, som inskränker ifrågavarande delegationsrätt, har därför ej upptagits i föreliggande lag. Detta hindrar givetvis icke att Kungl. Maj:t, om så skulle befinnas lämpligt, i ett eller annat avseende begränsar sitt bemyndigande till inspektionen att stadfästa ändringsbeslut, varom här är fråga.

24 §.

Paragrafen motsvarar 170 § FL.

Åtskilliga av de ämnen, som i fråga om försäkringsanstalter i allmänhet regleras i bolagsordningen och sålunda — med den inskränkning som föranledes av stadgandena om stadfästelse — äro föremål för bolagsstämmas bestämmanderätt, regleras beträffande Trafikförsäkringsbolaget genom föreskrifter i lagen. Detta betingas av bolagets egenart, som gör det naturligt att inskränka bolagsstämmans möjlighet att omgestalta företagens rättsliga konstruktion och de grundläggande reglerna för verksamheten. Genom särskilda lagbud bestämmas sålunda frågorna om föremålet för verksamheten (20 §), den ort inom riket där styrelsen skall ha sitt säte (28 §), det

sätt varpå styrelsen och bolagsstämman skall sammansättas och utses ävensom grunderna för utövande av rösträtt och fattande av beslut å bolagsstämma (28, 62, 63 och 67 §§). I lagförslaget har även stadgats, att endast en ordinarie bolagsstämma skall hållas årligen (68 §).

Ett stadgande om begränsning av den ansvarighet, som bolaget utan återförsäkring må ikläda sig på en och samma risk, motsvarande bestämmelsen i 170 § 14 FL, skulle kunna medföra komplikationer med hänsyn till att bolagets ansvarighet vid personskada gäller utan begränsning. Det är nämligen ej säkert att bolaget kan erhålla återförsäkring till obegränsat belopp. Med hänsyn till stadgandet i 6 § 12 respektive 170 § 14 FL torde svenska återförsäkringsgivare icke kunna underlåta att, såsom vid direkt försäkring, fastställa en övre gräns för sin ansvarighet och samma ordning torde som regel tillämpas av utländska återförsäkringsgivare. Återförsäkring torde därför för bolagets vidkommande sannolikt icke kunna ordnas på annat sätt än att bolagets s. k. självbehåll inkluderar en viss kvarstående risk utöver återförsäkringsgivares ansvarighet. Denna kvarstående risk är, även om den i praktiken kan vara betydelselös, formellt obegränsad. Av anförda skäl har någon bestämmelse i det ifrågavarande ämnet icke intagits i lagen. Utredningen förutsätter likväl att bolaget skall återförsäkra i den omfattning, som kan anses erforderlig för bolagets solvens och förenlig med försäkringstagarnas intresse.

Angående garantikapital hänvisas till promulgationslagen 10 och 11 §§ samt allmänna motiveringen.

25 §.

I fråga om den nuvarande trafikförsäkringen gäller, liksom beträffande försäkring i allmänhet, att förhållandet mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren i olika hänseenden regleras genom villkor i försäkringsavtalet. Försäkringsvillkoren innehålla sålunda — förutom uppgift å premiens belopp och förfallodag, försäkringstyp, försäkringsbelopp och dylikt — allmänna bestämmelser om premiebetalningsterminer, sättet för premiernas erläggande, försäkringsgivarens regressrätt, åtgärder vid skadefall m. m. För sådan trafikförsäkring, som enligt utredningens förslag skall gälla utan avtal, har det varit nödvändigt att finna en annan form för reglering av hit hörande frågor. Genom stadgandet i första stycket av föreliggande paragraf har det överlämnats åt bolaget att meddela erforderliga bestämmelser härom. I den mån ifrågavarande bestämmelser äro av större principiell räckvidd böra de underställas bolagsstämman. De allmänna riktlinjerna för bolagets dispositioner i det föreliggande hänseendet äro nämligen av sådan betydelse för försäkringstagarna att dessa böra få möjlighet att utöva direkt inflytande över desamma. Avvägningen av premierna torde dock därvid böra undantagas, då denna måste grundas på ingående teknisk och statistisk bedömning och på grund härav icke lämpligen kan överlämnas åt bolagsstämman. Försäkringstagarnas intresse på detta område tillgodoses emellertid genom stadgandet i 92 § rörande skälig premiesättning.

Hittills har varje försäkringstagare fått kännedom om försäkringsvillkoren genom att dessa intagits i eller bifogats försäkringsbrevet. I fråga om sådan trafikförsäkring, som gäller utan avtal, kunna, såsom i annat sammanhang framhållits, försäkringsbrev undvaras. Det har därför befunnits påkallat att ålägga bolaget att på annat sätt ge försäkringstagarna kännedom om de bestämmelser, som motsvara försäkringsvillkoren. Däremot har det icke ansetts erforderligt att i lagen föreskriva det sätt, varpå detta skall ske. Ett nära till hands liggande förfaringssätt torde vara att bolaget till varje försäkringstagare översänder ett tryckt häfte inneållande dessa bestämmelser. Se även motiveringen till 2 § fjärde stycket.

Om reservfonder så ock om bolagsstämmas rätt att förfoga över bolagets egendom.

26 och 27 §§.

Dessa paragrafer motsvara 194 och 196 §§ FL. I lagen har icke intagits någon motsvarighet till FL:s stadganden om inbetalning och återbetalning av garantikapital (192 och 193 §§ FL) eller om betalning av ränta enligt garantiavtal (195 § och 196 § första stycket FL). Dessa frågor ha i stället reglerats i promulgationslagen.

Beträffande 26 § hänvisas till allmänna motiveringen. Reservfonderna för trafik- och motorfordonsförsäkring motsvara tillsammanantagna sådan reservfond, som avses i 194 § FL.

Med hänsyn till bolagets karaktär förutsattes, att andel av årsvinsten icke skall såsom arvode (tantiem) tillerkännas styrelseledamot, verkställande direktören eller annan. Någon motsvarighet till bestämmelsen i 194 § första stycket FL, att avdrag för tantiem ej må göras vid beräkningen av det belopp, som minst skall avsättas till reservfond, har därför icke ansetts erforderlig.

Om styrelse, verkställande direktör och firmateckning.

28—48 §§.

Dessa paragrafer motsvarar 204 § 1 och 3 mom., jämförda med 70—88 samt 90 §§, ävensom 204 § 2 mom. FL. Beträffande 28 § må hänvisas till vad ovan anförts vid 24 §. Då i 28 § föreskrivits att styrelsen skall hava sitt säte i Stockholm, grundar sig detta icke på något principiellt ställningstagande. Skulle det befinnas lämpligt att förlägga bolagets huvudkontor till annan ort, bör förevarande bestämmelse jämkas därefter.

29 §. Med hänsyn till bolagets omfattning torde vice verkställande direktör icke kunna undvaras. Bestämmelsen att verkställande direktören och vice verkställande direktören icke må tillhöra styrelsen sammanhänger med att vissa ledamöter utses av Kungl. Maj:t och vissa av bolagsstämman. Skulle verkställande direktören eller vice verkställande direktören utses bland styrelseledamöterna, kunde detta vara ägnat att ge den part, som insatt honom

i styrelsen, ökat inflytande över bolaget. Detta skulle icke väl överensstämma med den avvägning mellan försäkringstagarnas och det allmännas inflytande, som kommit till uttryck i de föreslagna bestämmelserna rörande styrelsen och bolagsstämman.

Om styrelsens och verkställande direktörens årsredovisning.

49—54 §§.

Dessa paragrafer motsvara 205 §, jämförd med 91—96 §§ FL. Då bolaget, såsom närmare utvecklats i motiveringen till 112 §, ansetts icke böra ingå i koncern tillsammans med annat försäkringsbolag, har i föreliggande lagförslag icke upptagits någon motsvarighet till de bestämmelser i FL, som ha avseende å moder- och dotterbolag.

50 §. Angående kortare eller längre räkenskapsår än ett år vid rörelsens början stadgas i förslaget till promulgationslag. Sådana särskilda förhållanden, som kunna motivera annat räkenskapsår än kalenderår, ha i övrigt icke ansetts vara förhanden.

51 §. I 93 § 3 mom. FL föreskrives såsom villkor för uppskrivning av värdet å sådan fastighet, som är avsedd för inrymmande av försäkringsbolags huvudkontor, att det belopp, varmed uppskrivning sker, skall användas till avsättning till försäkringsfond, utjämningsfond, säkerhetsfond, återbäringsfond eller regleringsfond eller till avskrivning på värdet av andra tillgångar av det slag, som avses i 2 mom. samma paragraf (dotterbolag). Detta villkor har motiverats med att uppskrivningen ansetts böra tillåtas endast under förutsättning att vinsten kommer försäkringstagarna till godo. Till följd av Trafikförsäkringsbolagets struktur har motsvarande villkor icke ansetts fylla någon uppgift i föreliggande lag och har därför utelämnats (51 § 3 mom.). Vad här anförts har emellertid icke ansetts motivera ett frångående av FL:s bestämmelse att det i förvaltningsberättelsen skall lämnas redogörelse för användningen av belopp, varmed uppskrivning skett (se 54 § tredje stycket). Bestämmelsen i FL att fastighetens värde ej må uppskrivas över senast fastställda taxeringsvärde har bibehållits.

Någon motsvarighet till 93 § 7 mom. FL har icke intagits i lagen. Bestämmelse om att kostnader för bolagsbildningen och organisation av bolagets verksamhet under viss övergångstid må upptagas som tillgång återfinnes i förslaget till promulgationslag. Att förvaltningskostnader, bortsett från nämnda övergångstid, ej må upptagas som tillgång torde vara så självklart, att bestämmelse härom icke ansetts erforderlig.

Beträffande 52 § hänvisas till allmänna motiveringen.

54 §. Med hänsyn till att bolaget intager ställning såsom monopolföretag och såsom organ för en av det allmänna påbjuden försäkringsform med social syftning framträder vikten av att förvaltningsberättelsen ger en allsidig och instruktiv bild av bolagets verksamhet med särskild styrka. Det kan tänkas vara lämpligt att i förvaltningsberättelsen även lämna orientering i frågor av mera allmänt intresse, vilka direkt eller indirekt äro av

betydelse för verksamhetens utveckling, exempelvis spörsmål angående trafiksäkerhet och verkningar av trafikskador.

Om revision.

55—61 §§.

Dessa paragrafer motsvara 206 §, jämförd med 98—104 §§ FL.

Om bolagsstämma.

62 och 63 §§.

Beträffande dessa paragrafer hänvisas till allmänna motiveringen.

Rörande stadgandet i 62 § andra stycket andra punkten må framhållas, att såsom anställda i bolagets tjänst böra anses icke endast tjänstemän utan även yrkesombud. Fullmäktig, som vinner anställning i bolagets tjänst, skall därmed anses ha avgått såsom fullmäktig.

64—74 §§.

Dessa paragrafer motsvara 208—211 och 213—219 §§ FL.

67 §. *Första och andra styckena.* För att såväl de lokala intressena som de intressen, vilka företrädas av olika grupper av motorfordonsägare, skola bli tillräckligt företrädda vid bolagsstämmorna ha i förevarande paragraf intagits föreskrifter dels om viss minsta anslutning till bolagsstämma för att denna skall vara beslutför och dels om förbud mot röstning genom ombud.

På grund av synpunkter, som anförts i allmänna motiveringen, har yttermer rätt å bolagsstämma tillerkänts varje enskild delägare, varjämte stadgandena i 68, 71 och 74 §§ utformats så att delägarna fått samma rätt som fullmäktige att framställa förslag och erhålla upplysningar angående bolagets verksamhet.

Tredje stycket motsvarar 211 § första stycket punkterna 3 och 4 FL. Ifrågasvarande röstningsregler ha ansetts vara av så grundläggande betydelse i fråga om olika intresseriktningars möjlighet att utöva inflytande på bolagsstämma, att de givits tvingande karaktär.

68 §. *Beträffande tredje och fjärde styckena* hänvisas till vad angående delägare anförts under 67 §. Med delägares rätt att få förslag upptaget till behandling å bolagsstämma bör naturligen följa skyldighet, såsom för motsvarande fall stadgas för fullmäktig, att gälda kostnaderna för eventuellt erforderligt särskilt tillkännagivande av förslaget.

70 §. För att inom landets olika delar befrämja motorfordonsägarnas intresse för och kontakt med bolagets verksamhet torde det vara av värde, att bolagsstämman hålles på växlande orter.

71 och 74 §§. Vad angår delägare hänvisas till vad här ovan anförts vid 67 §.

Om talan mot styrelseledamot, verkställande direktören, revisor eller fullmäktig.

75—78 §§.

Dessa paragrafer motsvara 220—222 och 224 §§ FL.

Om ändring av bolagsordningen så ock om ändring av livräntegrunderna.

79—81 §§.

Dessa paragrafer motsvara 225—227 §§ FL.

Om talan å bolagsstämmobeslut.

82 och 83 §§.

Dessa paragrafer motsvara 229 och 230 §§ FL.

Om försäkringsfonden så ock om livräntegrunder.

Detta kapitel är utformat i anslutning till motsvarande kapitel i lagen om försäkringsrörelse med de förenklingar, som betingas av att bolaget icke driver livförsäkringsrörelse i annat avseende än utgivande av livräntor i de fall, då inträffad skada medfört invaliditet eller förlust av försörjare. Med hänsyn till vad som anförts i allmänna motiveringen rörande garantikapital och bolagets ekonomiska förhållanden i allmänhet har det icke ansetts erforderligt att bolaget bildar säkerhetsfond, så mycket mindre som utgivandet av nämnda livräntor kommer att utgöra en förhållandevis liten del av bolagets rörelse. Försäkringslagens bestämmelser rörande säkerhetsfond sakna därför motsvarighet i det föreliggande lagförslaget.

84—90 §§.

Dessa paragrafer motsvara 262—265, 274, 276 och 278 §§ FL.

84 §. Premiereserven sammansättes av dels summan av icke intjänta premier, eventuellt med kostnadsavdrag, och dels kapitalvärdet av livräntor på grund av inträffade skadefall.

Att även nämnda kapitalvärde skall hänföras till premiereserven överensstämmer med innebörden av motsvarande stadgande i FL (262 §). Med hänsyn till bl. a. den i följande paragrafer använda terminologien har det vid utformningen av föreliggande lag dock funnits lämpligt att uttryckligen angiva detta förhållande i lagtexten.

89 § 2 mom. Att motsvarande panträtt gäller för bolagets livräntetagare vid återförsäkring, som av bolaget avgivits till annan svensk försäkringsanstalt, följer av 276 § 2 mom. FL.

Om aktuarie.

91 §.

Denna paragraf motsvarar 279 § FL.

Om premier och statistik.

92 §.

Angående premiesättningen hänvisas till allmänna motiveringen.

93 §.

Frågan om att i arbetet för trafiksäkerhetens främjande utnyttja det inom trafikförsäkringen föreliggande materialet angående trafikolyckor har uppmärksammats av 1945 års trafiksäkerhetskommitté (SOU 1948: 20 s. 31—49). Därest de organ, vilka komma att handhava trafiksäkerhetsarbetet, ha intresse av att begagna Trafikförsäkringsbolagets material, finner utredningen naturligt, att bolaget ställer detta till förfogande och även, i den mån detta kan ske utan olägenhet, planlägger sin statistik så att dess utnyttjande i trafiksäkerhetsarbetet underlättas.

Om tillsyn.

94—103 §§.

Dessa paragrafer motsvara 281—283, 285—289, 292 och 293 §§ FL.

94 §. Rörande insändande av sammandrag av statistiken se allmänna motiveringen.

95 §. I 282 § FL föreskrives i fråga om försäkringsbolag, som meddelar livförsäkring, även skyldighet att i vad avser livförsäkringsrörelsen vart femte år upprätta och till försäkringsinspektionen ingiva statistisk-ekonomisk utredning angående verksamhetens förlopp och bolagets ställning. Då Trafikförsäkringsbolagets livförsäkringsrörelse är begränsad till utgivandet av livräntor och denna prestation utgör en förhållandevis liten del av bolagets hela verksamhet, har föreskrift om sådan utredning ansetts kunna undvåras för bolagets vidkommande. Skulle försäkringsinspektionen finna utredning av här ifrågavarande eller liknande art erforderlig eller önskvärd, torde inspektionen kunna med stöd av stadgandet i 96 § infordra sådan utredning.

99 §. Med hänsyn till den betydelse, som granskningen av bolagets statistik kommer att få vid försäkringsinspektionens bedömande av premiernas skälighet (jämför 92 och 93 §§), har i förevarande paragraf uttryckligen angivits, att även statistiken skall hållas tillgänglig för inspektionens granskning.

100 §. Beträffande 2 mom. hänvisas i fråga om ingripande i fall, då premier eller skadereglering ge anledning till anmärkning, till 8 § TFL. Den

där stadgade formen för ingripande har ersatts med det förfarande, som föreskrives i FL. Någon bestämmelse motsvarande vad i TFL stadgas för det fall att försäkringsanstalt brister i fullgörandet av sina förbindelser enligt samma lag har icke ansetts erforderlig (se allmänna motiveringen).

3 mom. Därest föreläggande av försäkringsinspektionen enligt 2 mom. icke efterkommes, föreligger icke, såsom i fråga om andra försäkringsbolag, möjlighet för Kungl. Maj:t att förklara koncessionen förverkad. Om den situationen skulle uppstå, att bolaget vägrar efterkomma ett föreläggande av Kungl. Maj:t, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att med hänsyn till föreliggande förhållanden avgöra vilka åtgärder, som böra vidtagas. Som en sista utväg torde frågan om trafikförsäkringens anordnande kunna komma under omprövning.

Om frivillig överlåtelse av försäkringsbestånd.

104 §.

Stadgandet tager i första hand sikte på de fall, då avveckling av enskild försäkringsanstalts trafikförsäkringsrörelse sker genom överlåtelse till Trafikförsäkringsbolaget av anstaltens trafikförsäkringsbestånd. Bestämmelsen har emellertid även tillämplighet på sådana överlåtelser av bestånd av motorfordonsförsäkring, vilka i en framtid kunna tänkas äga rum från enskilda anstalter till bolaget. Jämväl för det fall, att bolaget, sedan det någon tid drivit motorfordonsförsäkring, skulle finna det lämpligt att genom överlåtelse avveckla någon i motorfordonsförsäkringen ingående försäkringsform, blir bestämmelsen tillämplig.

Om anskaffning av försäkringsansökningar.

105 §.

Paragrafen överensstämmer med 302 § FL. Därest Kungl. Maj:t med stöd av nämnda paragraf utfärdar bestämmelser angående anskaffningsverksamheten eller utser en nämnd för handläggning av frågor rörande denna verksamhet, böra de sålunda träffade anordningarna gälla även bolaget. Stadgandet äger helt naturligt icke tillämpning å den automatiska trafikförsäkringen.

Om registrering.

106 §.

Första stycket motsvarar 303 § FL.

I andra stycket, som motsvarar 306 § FL, ha angivits de förhållanden beträffande bolaget, rörande vilka försäkringsregistret ansetts böra innehålla upplysning. De ytterligare förhållanden, som enligt sistnämnda stadgande i FL skola registreras för annan försäkringsanstalt, regleras för Trafikför-

säkringsbolagets vidkommande i förevarande lag och bli sålunda i annan ordning offentliggjorda.

Jämför 21 §.

Om skadestånd.

108—111 §§.

Dessa paragrafer motsvara 320, 321, 323 och 324 §§ FL.

Allmänna bestämmelser.

112—117 §§.

Dessa paragrafer motsvarar 336 och 339—343 §§ FL. Av försäkringslagens bestämmelser i motsvarande kapitel ha sådana, som ha avseende å koncernförhållanden, icke medtagits; se vad ovan anförts vid 51 §.

Såsom framhållits i motiveringen till 20 § må bolaget icke genom annat företag utöva rörelse som det icke äger driva i egen regi. Till följd härav torde sådan intressegemenskap, som avses i 337 § FL, icke kunna väntas föreligga med andra associationer än fastighetsaktiebolag eller fastighetsföreningar, genom vilka Trafikförsäkringsbolaget indirekt äger fastighet. Sådan särskild redovisning över intressegemenskapen, varom stadgas i sistnämnda paragraf, torde icke vara erforderlig för associationer av detta slag, varför någon motsvarighet till FL:s stadgande härom icke intagits i förevarande lag.

112 §. Stadgandet i 336 § andra stycket FL har icke medtagits. Detta innebär att den allmänna regeln om att försäkringsbolag icke må äga mer än en viss mindre del av aktierna i svenskt aktiebolag för bolagets vidkommande skall — i motsats till vad som medgivits andra försäkringsanstalter — gälla även aktier i försäkringsaktiebolag eller i aktiebolag, som har till utslutande syfte att äga aktier i försäkringsaktiebolag eller att tillskjuta garantikapital i ömsesidigt försäkringsbolag. I själva verket står detta i samklang med stadgandet i 20 § tredje stycket. Det torde ej väl överensstämma med det syfte, som föranlett bolagets upprättande, om bolaget skulle, genom att skaffa sig inflytande över annan försäkringsrörelse, utvecklas till ett koncernföretag, där andra försäkringsgrenar än trafik- och motorfordonsförsäkring vore företrädna.

118 §.

I det mot förevarande paragraf svarande lagrummet i FL (344 §) har bland parter, beträffande vilka förbehåll om skiljemannaförfarande må intagas i bolagsordningen, upptagits även delägare. Utredningen har funnit olämpligt att en delägare i Trafikförsäkringsbolaget skall kunna genom ett dylikt förbehåll i bolagsordningen berövas möjligheten att få tvister med bolaget angående rättigheter eller skyldigheter, som härflyta ur försäkringsförhållandet, prövade av domstol. Med hänsyn till de begränsade befo-

heter med avseende å bolagets skötsel, som tillkomma de enskilda delägarna i denna deras egenskap, torde det vara föga sannolikt att mellan bolaget och delägare skall uppkomma tvist rörande annan angelägenhet än som avser försäkringsförhållandet. Av dessa skäl har förevarande paragraf icke gjorts tillämplig å delägare. Detta hindrar icke att skiljemannaförfarande i enstaka fall kan komma till användning, men förfarandet måste då grundas på ett särskilt mellan parterna ingånget skiljeavtal.

119 §.

Beträffande detta lagrum hänvisas till allmänna motiveringen.

AVDELNING 3.

Om trafikförsäkringsnämnden.

120—122 §§.

Beträffande dessa paragrafer hänvisas till allmänna motiveringen. Med hänsyn till den viktiga funktion, som trafikförsäkringsnämnden skall fylla vid trafikförsäkringens handhavande, ha de grundläggande bestämmelserna om nämnden ansetts böra intagas i lagen. Utredningens förslag överensstämmer i detta avseende med vad som föreslagits av 1937 års trafikförsäkrings-sakkunniga (SOU 1938:27). De i 121 och 122 §§ intagna bestämmelserna om nämndens uppgifter, vilka utformats i nära anslutning till 27 och 29 §§ i nämnda sakkunnigas förslag till trafikförsäkringslag, motsvara vad i detta ämne finnes stadgat i §§ 1 och 2 i nu gällande reglemente för Trafikförsäkringsanstaltarnas nämnd.

Vid tillämpningen av stadgandet i 121 § första stycket a) förutsättes, att bolaget underlåter att inhämta yttrande från nämnden endast i de fall, då det kan anses fullt klarlagt, att invaliditetsgraden ej uppgår till en tiondel. Tveksamma fall böra hänskjutas till nämnden.

AVDELNING 4.

Straffbestämmelser.

123 §.

Denna paragraf motsvarar 24 § 3 stycket TFL. I första stycket av sist-nämnda paragraf stadgas straffpåföljd, om den som är försäkringspliktig i fråga om här i riket registrerat motorfordon underlåter att fullgöra försäkringsplikten, d. v. s. att taga och vidmakthålla i TFL föreskriven trafikförsäkring å fordonet. Enligt utredningens förslag skall trafikförsäkringen i regel gälla automatiskt. Detta innebär, att försäkringstagarna icke längre behöva träda i förbindelse med en försäkringsgivare och med denne träffa avtal om trafikförsäkring. Försäkringsplikten är således enligt förslaget begränsad till en skyldighet att betala vederbörliga försäkringsavgifter. I detta

sammanhang bortses från den i 2 § fjärde stycket i förslaget stadgade uppgifts- och anmälningskyldigheten. Genom den av utredningen valda konstruktionen av trafikförsäkringen kommer denna att förete vissa likheter med den obligatoriska försäkringen för olycksfall i arbete. I båda fallen är försäkring enligt lagen gällande till förmån för den skadelidande oberoende av huruvida avtal om försäkring träffats mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren eller huruvida premie erlagts. Dessa likheter ha föranlett utredningen att överväga, om icke även påföljden av underlåtenhet att betala trafikförsäkringspremie bör i huvudsak överensstämma med påföljden vid arbetsgivares uraktlåtenhet att betala avgifter för den obligatoriska olycksfallsförsäkringen.

Vad sistnämnda påföljd beträffar är framför allt att märka, att underlåtenheten att betala försäkringsavgift icke är straffbelagd. Detta torde sammanhånga med att man på annat sätt sört för att avgifterna bliva erlagda. Bestämmelser härom äro givna i kungl. kungörelse den 31 mars 1922 angående uppbörd av avgifter för försäkringar i riksförsäkringsanstalten jämlikt lagen om försäkring för olycksfall i arbete. Två uppbördsmetoder förekomma, en för smärre och en för större arbetsgivare. Enligt den förra metoden uppbäras avgifterna på sätt föreskrives i uppbördsförordningen och med ledning av anteckningar av riksförsäkringsanstalten å särskilda av skattemyndigheterna uppgjorda arbetsgivarförteckningar. Den andra metoden bygger på individuella betalningar av arbetsgivarna antingen genom postförskott å kvitto på avgiften eller efter anstaltens bestämmande på annat sätt, exempelvis över postgiro eller medelst insändande till anstalten av postremissväxel eller check. Resterande avgifter antecknas av anstalten med vissa tidsintervall på särskilda förteckningar och indrivs sedan på samma sätt som resterande skatt. Därvid uttages av arbetsgivaren en restavgift om fyra procent på det restförda beloppet, dock lägst 25 öre. Så snart anstalten påfört avgifter på arbetsgivarförteckningar eller uppgjort förteckningar över oguldna avgifter äger anstalten från vederbörlig inkomstitel å riksstaten tillgodogöra sig motsvarande belopp.

Vid bedömande av frågan om vilka påföljder som böra drabba den som icke betalar påförd trafikförsäkringspremie bör den avgörande synpunkten vara att tillfredsställande säkerhet skapas för att premierna inflyta till bolaget. Man har därvid att beakta, att upphävandet av bestämmelsen om att registrering må erhållas endast mot företeende av bevis om giltig trafikförsäkring ställer Trafikförsäkringsbolaget i avsevärt sämre ställning än nuvarande trafikförsäkringsanstalter såvitt avser nya försäkringar. Å andra sidan torde man kunna förutsätta, att ett effektivt förfarande för indrivning av oguldna premier skall komma till stånd. Denna fråga har berörts i allmänna motivering. (Jämför även 119 §.) Såsom där framhållits böra kostnaderna för sådan indrivning drabba endast de försumliga försäkringstagarna. En dylik extra avgift kan antagas i och för sig bli ett verksamt medel att förebygga tredska och försummelse att betala premier.

Emellertid anser utredningen de nu antydda anordningarna icke medföra

tillräckligt starka påtryckningsmedel, särskilt icke mot tredskande försäkringstagare. Utredningen har därför efter mönster av bestämmelsen i 24 § första stycket TFL föreslagit ett stadgande om straff för försäkringstagare som själv brukar eller låter annan bruka fordon, för vilket trafikförsäkringspremie icke erlagts. Utformningen av detta stadgande skall närmare beröras nedan. Den omständigheten att försäkringstagaren sålunda berövas möjligheten att utan hot om straff använda fordonet så länge premien utestår ogulden torde å andra sidan i förening med de ovan nämnda förhållandena göra det överflödigt att straffbelägga själva åsidosättandet av betalningsskyldigheten. Också ur principiell synpunkt anser utredningen det riktigast att icke bestraffa underlåtenheten att betala. Även om Trafikförsäkringsbolaget juridiskt sett blir försäkringstagarnas eget företag, torde premien komma att för dem få karaktären av en offentlig påлага. Och det torde vara en vedertagen grundsats i svensk lagstiftning att uraktlåtenhet att erlægga av det allmänna påbjudna avgifter icke föranleder straffrättsliga sanktioner. Genom att icke upptaga något stadgande om straff i här berörda hänseende uppnås också överensstämmelse med olycksfallsförsäkringslagen.

Med den ståndpunkt utredningen sålunda tagit torde även förutsättningarna för ett stadgande om vitesföreläggande att fullgöra betalningsskyldigheten, liknande bestämmelsen i 25 § första stycket TFL, bortfalla.

Vad beträffar villkoren för straffbarhet enligt *första stycket* av förevarande paragraf må till en början framhållas, att straffbarheten gjorts beroende av att försäkringstagaren av bolaget underrättats om premiens belopp och förfallodag. Härom må anföras följande.

I fråga om trafikförsäkring, som icke grundas på avtal, torde den situationen ej sällan komma att föreligga att försäkringstagaren ej rimligen kan förutsättas äga kännedom om beloppet av den premie han skall betala. Detta kan väntas bli fallet då försäkringstagaren första gången skall erlægga trafikförsäkringspremie för sitt fordon ävensom då premien skall utgå med annat belopp än vid närmast föregående betalningstillfälle. Anledningen till sådan ändring av premiebeloppet kan exempelvis vara, att försäkringstagarens bonusläge ändrats, att försäkringen hänförs till annan riskgrupp än tidigare, att premietermenin omlagts eller att premietariffer eller bonusregler ändrats.

I detta sammanhang må erinras om 14 § andra stycket försäkringsavtalslagen. Där stadgas för det fall att försäkringsgivare träffat förbehåll om frihet från ansvarighet därest premie för senare period icke erlagts i rätt tid, att sådan påföljd ej må inträda förrän en vecka förflutit efter det han givit försäkringstagaren meddelande med erinran om premiens förfallodag. Bestämmelsen har motiverats med att den som slutit ett försäkringsavtal för flera premieperioder lätt nog kan försumma premiebetalningen av det skäl allenast, att förfallodagen fallit honom ur minnet. Detta gäller särskilt när premierna skola betalas med långa mellanrum. Det har därför ansetts rimligt att försäkringsgivaren, innan ett förbehåll om ansvarighetens upphörande får åberopas, bör ha erinrat försäkringstagaren om förfallodagen

och lämnat honom visst rådrom att anskaffa det till premiebetalningen erforderliga beloppet. Samma synpunkter kunna anläggas på frågan om den straffrättsliga påföljden vid underlåtenhet att erlägga premie för automatiskt gällande trafikförsäkring.

De anförda omständigheterna ha föranlett utredningen att för straffbarhet uppställa det villkoret att försäkringstagaren äger vetskap om premiens belopp och förfallodag. Det har ansetts böra ankomma på bolaget att bringa försäkringstagaren denna vetskap, men någon föreskrift har icke givits angående sättet härför. Även om det sålunda är möjligt för bolaget att lämna försäkringstagaren meddelandet i muntlig form torde regeln bliva att ett skriftligt meddelande tillställs denne. Det kräves att meddelandet verkligen nått försäkringstagaren. Försäkringsavtalslagens bestämmelse (33 §) att meddelande med erinran om premies förfallodag går på försäkringstagarens risk, om det av försäkringsgivaren inlämnats för befordran med post eller telegraf eller eljest på ändamålsenligt sätt avsänts, har således icke efterbildats. För att åtal enligt förevarande paragraf skall kunna väckas måste bolaget ha lämnat här avsedda meddelanden i en form som möjliggör för åklagaren att föra bevisning om att meddelandet kommit försäkringstagaren till del.

Ytterligare må framhållas, att endast ett sådant brukande av fordonet som omfattas av trafikförsäkringen är straffbart. Denna gränsdragning, vilken betingas av stadgandets syfte, innebär sålunda, att ett användande av fordonet annorledes än i trafik, exempelvis såsom stationär kraftkälla (traktor för drivande av stillastående tröskverk, eller dylikt), icke omfattas av straffbudet. Av dettas lydelse framgår vidare, att fordonet, så snart den ifrågakvarande premien erlagts, åter får brukas i trafik.

Andra stycket motsvarar 24 § tredje stycket TFL. Stadgandet torde särskilt med hänsyn till bevissvårigheter endast sällan komma att tillämpas men har likväl ansetts motiverat såsom en komplettering av straffbestämmelsen i första stycket. Härigenom kan straff åtdömas exempelvis i det fall att en bil, till vilken ett bolag är inregistrerad ägare, begagnas av en bolagets tjänsteman, som vet att premie för bilen trots påminnelse ej erlagts.

I fråga om den praktiska tillämpningen av förevarande paragraf får utredningen hänvisa till stadgandet i 2 § femte stycket med tillhörande specialmotivering.

124 §.

Paragrafen har utformats i nära anslutning till motsvarande lagrum (34 §) i lagen om försäkring för olycksfall i arbete. Undantaget i slutet av paragrafen torde få tillämplighet huvudsakligen på sådana fall, då förseelsen tillika innefattar försök till bedrägeri, fullbordat sådant brott eller bedrägligt beteende.

125—127 §§.

Dessa paragrafer motsvara 326—328 §§ FL.

128 §.

Stadgandet i *första stycket* av paragrafen motsvarar bestämmelsen i 26 § första stycket andra punkten TFL. Om särskild forumregel icke skulle finnas beträffande åtal för försummad premiebetalning, torde till följd av trafikförsäkringens koncentrerings till ett enda företag med säte i Stockholm dylika åtal regelmässigt böra väckas vid Stockholms rådhusrätt. En sådan anordning synes emellertid ofta kunna leda till praktiska olägenheter för försäkringstagare i landsorten. Visserligen finnes enligt nya rättegångsbalken (19:1 tredje stycket) möjlighet att väcka åtal även vid domstol där vederbörande skall svara i tvistemål i allmänhet, men detta får endast ske om sistnämnda domstol efter prövning i varje särskilt fall finner det lämpligt med hänsyn till kostnader och andra omständigheter. Utredningen har utgått ifrån att åtal av ifrågavarande art böra väckas vid domstol, inför vilken försäkringstagaren utan alltför stor kostnad och tidsspilla kan inställa sig, och att en automatiskt verkande forumregel skulle vara mest ändamålsenlig. Valet har därvid stått mellan den domstol där försäkringstagaren skall svara i tvistemål i allmänhet och domstolen i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort. I det övervägande antalet fall torde de båda reglerna leda till att en och samma domstol blir behörig. Utredningen har vid sådant förhållande icke funnit skäl att frångå den nu gällande regeln att åtal skall ske vid domstolen i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort. Det må framhållas, att överensstämmelse därmed vinnas med de i förslaget till ny vägtrafikförordning givna bestämmelserna om rätt domstol för upptagande av åtal för försummelse att iakttaga stadgad besiktnings- och registreringskyldighet.

Stadgandet i *andra stycket* har hämtats från 343 § andra stycket FL och har ansetts ur systematisk synpunkt böra intagas i förevarande paragraf.

129 §.

Paragrafen motsvarar 330 § FL.

Förslaget till lag om införande av nya lagen om trafikförsäkring m. m.

1 §.

Bildandet av ett ömsesidigt försäkringsbolag skall enligt FL föregås av vissa åtgärder från stiftarnas sida. På dessa ankommer sålunda att upprätta bolagsordning ävensom, i fråga om livförsäkringsrörelse och vissa andra slag av försäkringsrörelse, särskilda grunder för verksamheten, att söka Kungl. Maj:ts stadfästelse å bolagsordningen och grunderna samt att å teckningslista inbjuda till teckning av försäkringar i bolaget. Först sedan dessa åtgärder vidtagits kan konstituerande stämma hållas för avgörande av frågan om bolagets bildande. Visas ej vid stämman, att försäkringar tecknats till minst det antal och belopp, som föreskrivits i bolagsordningen, skall dock frågan om bolagets bildande anses förfallen.

Utredningen har ansett, att det ovan angivna tillvägagångssättet är föga lämpat för Trafikförsäkringsbolagets bildande. De åtgärder, som ha avseende å tecknande av försäkringar, skulle sålunda ej gärna kunna tillämpas med hänsyn till trafikförsäkringens obligatoriska karaktär i förening med det förhållandet att försäkringarna som regel skola gälla automatiskt och alltså icke grundas på teckning. Att göra bolagets tillblivelse beroende av särskilt beslut av ett antal å konstituerande stämma närvarande personer kan ej heller rimligtvis ifrågakomma. En anordning med särskilda stiftare skulle därjämte innebära en omgång, som icke torde medföra några praktiska fördelar. På grund av här anförda synpunkter har utredningen beträffande sättet för bolagets bildande i stället föreslagit, att bolaget skall anses bildat i och med den nya lagens ikraftträdande.

Enligt utredningens förslag skola alla mera väsentliga spörsmål rörande bolaget regleras genom bestämmelser i lagen, medan vissa förhållanden av huvudsakligen bolagsrättslig karaktär regleras i en för bolaget stadfäst bolagsordning. Vissa av dessa förhållanden äro av sådan art att de måste vara reglerade för att bolaget över huvud taget skall kunna träda i funktion. Med hänsyn härtill och då bolagsbildningen icke skall ske under medverkan av särskilda stiftare, har i förevarande lagrum upptagits en bestämmelse om att Kungl. Maj:t skall stadfästa bolagsordning för bolaget att gälla från och med den dag då bolaget skall anses bildat. Det är uppenbarligen av vikt att också försäkringstekniska grunder för verksamheten finnas vid bolagets bildande. I detta hänseende har därför föreslagits samma bestämmelse som i fråga om bolagsordningen. Sedan bolaget väl bildats är det bolaget obetaget att besluta om ändring av bolagsordningen och grunderna. Att stadfästelse å sådant ändringsbeslut skall sökas hos Kungl. Maj:t stad-

gas i 23 § i den föreslagna trafikförsäkringslagen. Formellt föreligger intet hinder att beslut om ändring av bolagsordningen och grunderna fattas redan innan bolagets försäkringsverksamhet tager sin början (3 § promulgationslagen).

Föreskrift om att förseelse mot den hittills gällande lagen om trafikförsäkring å motorfordon skall bedömas enligt nämnda lag även efter det denna upphört att gälla har icke upptagits i förslaget. Detta torde nämligen följa av allmänna rättsgrundsatser om strafflags tillämplighet med hänsyn till tiden.

3 §.

Sedan Trafikförsäkringsbolaget bildats, kommer bolaget att, innan den egentliga verksamheten kan taga sin början, vara i behov av en väl tillmätt tid för att bygga upp en ändamålsenlig organisation. Sålunda måste lokaler och kontorsmaterial anskaffas, personal anställas och framförallt ett omfattande planeringsarbete äga rum. Av här anförda skäl har utredningen, genom stadgandet i *första punkten*, föreslagit, att de nya bestämmelserna om trafikförsäkring skola träda i kraft först vid 1954 års ingång, vilket innebär, att bolaget först då skall inträda som försäkringsgivare. Under tiden till och med 1953 års utgång kommer bolaget i enlighet härmed icke att ha några försäkringstagare (delägare). Genom att motorfordonsägarnas sammanslutningar, enligt vad som stadgas i följande paragrafer, redan från början få utse fullmäktige till bolagsstämma, erhålla motorfordonsägarna emellertid på denna väg inflytande över uppbyggandet av bolagets organisation. För att under förberedelse tiden även ge de enskilda motorfordonsägarna tillfälle att följa planläggandet av verksamheten och framföra synpunkter därå, har utredningen genom stadgandet i *andra punkten*, för dem föreslagit samma rättigheter som sedermera skola tillkomma de enskilda delägarna. Om dessas rättigheter stadgas i 66—68, 74 och 82 §§ i den föreslagna trafikförsäkringslagen.

4—7 §§.

För att bolaget redan från början skall bli utrustat med erforderliga organ har det varit nödvändigt att giva särskilda regler för hur dessa skola utses.

10 §.

Om garantikapitalet hänvisas till allmänna motiveringen. Då garantikapital får antagas bli behövt endast under ett begränsat antal år, ha bestämmelserna härom ansetts böra intagas i denna lag i stället för i trafikförsäkringslagen.

Vad angår ränta å garantikapitalet har utredningen övertvägt möjligheten att göra denna fråga till en avtalsfråga mellan bolaget och staten. Ett sådant avtal skulle emellertid icke kunna ingås, förrän behörigt organ skapats, som kan företräda bolaget, och måste därefter underställas riksdagen för godkännande. Då bolaget för verksamhetens organiserande omedelbart

kommer att bliva i behov av medel och därvid är hänvisat uteslutande till garantikapitalet, skulle det dröjsmål, som bleve en följd av ovan angivna förfarande, föranleda att bolagets medelsbehov icke i tid kunde tillgodoses. Utredningen har med hänsyn härtill ansett, att räntefrågan bör regleras genom bestämmelse i lagen. Vad räntans storlek beträffar torde denna, då staten varken bör beredas affärsvinst på bolagets bekostnad eller subventionera bolaget, böra anslutas till statens vanliga utlåningsränta. Möjligen kunde man tänka sig en rörlig räntefot, anpassad efter det allmänna ränteläget. Utredningen har dock ansett en fast räntefot vara att föredraga. I föreliggande paragraf har med hänsyn till nuvarande ränteläge angivits en räntefot av 3 procent.

Det kan antagas att bolaget icke redan vid bildandet blir i behov av hela garantikapitalet. Någon olägenhet torde dock icke följa av att beloppet i sin helhet genast utbetalas. Bolaget har ju möjlighet att placera så stor del av kapitalet, som icke erfordras för löpande utgifter, i exempelvis statsobligationer och kan genom avkastningen å dessa erhålla täckning för de ränteutgifter till statsverket, som belöpa på motsvarande del av garantikapitalet.

Beträffande stadgande i *andra stycket andra punkten* hänvisas till 195 § 1 mom. FL.

11 §.

Bestämmelsen motsvarar 193 § FL. Bolaget bör föra sin premiepolitik med sikte på att garantikapitalet inom rimlig tid kan återbetalas; se vidare allmänna motiveringen.

13 §.

Rörande detta lagrum hänvisas till 205 § jämförd med 93 § 7 mom. andra stycket FL samt § 11 förslaget till bolagsordning för Trafikförsäkringsbolaget.

14 §.

Angående *första stycket* hänvisas till allmänna motiveringen. Övergångstidens längd har bestämts med hänsyn till att trafikförsäkringsavtal för närvarande i stor utsträckning ingås för en tid av fem år, medan längre avtalstider endast undantagsvis förekomma. Stadgandet medför, att de äldre trafikförsäkringsanstalterna under övergångstiden icke äga teckna nya trafikförsäkringsavtal eller förlänga utlöpande avtal. Anstalternas trafikförsäkringsrörelse kommer sålunda under denna tid att efter hand upphöra. Utredningen förutsätter, att anstalternas försäkringstagare vid övergången till Trafikförsäkringsbolaget icke skola få sin ställning i bonushänseende försämrad.

Beträffande *andra stycket* hänvisas till 4—7 §§ förslaget till trafikförsäkringslag.

15 §.

Upprätthållandet i viss utsträckning av de nuvarande anstalternas trafikförsäkringsrörelse under övergångsåren torde kräva, att de ditintills till-

lämpade reglerna för denna försäkrings anordnande i väsentliga delar bi-behållas för anstalternas vidkommande. Så har ock skett genom stadgandet i *punkt 1*.

Om trafikförsäkringen under övergångstiden finge olika omfattning hos Trafikförsäkringsbolaget å ena sidan och övriga trafikförsäkringsanstalter å den andra, skulle storleken av den på grund av försäkringen utgående ersättningen vid större skador kunna bli beroende av den tillfälliga omständigheten huruvida den för skadan ansvarige vore försäkrad i bolaget eller i någon av anstalterna. Av särskilt stor betydelse är detta i fråga om personskador, där Trafikförsäkringsbolaget skulle utgiva obegränsad ersättning. För en skadelidande måste det te sig svårförståeligt och obilligt, om han, med hänsyn till de i vederbörande anstalt gällande maximeringsreglerna, ej komme i åtnjutande av full ersättning, medan någon begränsning icke skulle ha skett om i stället Trafikförsäkringsbolaget varit försäkringsgivare. För att undvika sådana för rättskänslan stötande konsekvenser ha för anstalterna genom bestämmelsen i *punkt 2* föreskrivits samma ansvarighetsregler som för bolaget. Dessa böra självfallet gälla även sådan trafikförsäkring hos Trafikförsäkringsföreningen ävensom förbindelse, varom förmäles i 14 § andra stycket.

Den obegränsade ansvarigheten vid personskada gör det nödvändigt för varje anstalt att återförsäkra vad som av ansvarigheten må överstiga den för anstalten gällande maximalen, d. v. s. den ansvarighet som anstalten må utan återförsäkring ikläda sig på en och samma risk. Möjlighet till sådan återförsäkring bör beredas i Trafikförsäkringsbolaget.

Ovanstående utökning av de nuvarande anstalternas ansvarighet kan medföra, att dessa måste höja premierna. En sådan premiehöjning bör vid tillämpningen av 14 § första stycket icke anses innebära att gällande försäkringsavtal avlöses av nytt avtal.

Beträffande *punkt 4* må framhållas, att det i och för sig skulle vara följdriktigast, om Trafikförsäkringsanstalternas nämnd finge kvarstå efter 1953 års utgång för handläggning av ärenden, som avse dessförinnan inträffade skador. Ett konsekvent genomförande av denna tanke skulle medföra, att denna nämnd med avseende å sådana skador också skulle få behandla i fortsättningen uppkommande ärenden angående omprövning av tidigare fastställda invaliditetsersättningar, slutlig prövning av förut provisoriskt bestämda livräntor etc. Dylika ärenden kunna uppkomma lång tid efter skadans inträffande. Att under någon mera avsevärd tid efter den nya ordningens införande bibehålla den äldre nämnden torde emellertid av praktiska skäl icke lämpligen låta sig göra. Då härtill kommer, att den nya nämnden kan betraktas såsom en direkt fortsättning av den äldre, har utredningen funnit det mest ändamålsenligt att låta den nya nämnden helt och hållet avlösa den äldre nämnden den dag, då trafikförsäkringsbolaget börjar sin försäkringsverksamhet. Denna anordning innebär visserligen, att Trafikförsäkringsbolaget belastas med sådana kostnader för nämnden, som kunna hänföras till de före år 1954 inträffade skadorna. Då det emellertid

här rör sig om kostnader, som torde bliva obetydliga i förhållande till bolagets sammanlagda förvaltningskostnader, har utredningen ansett denna belastning å bolaget väl försvarlig med hänsyn till de fördelar med avseende å enkelhet och ändamålsenlighet, som skulle vinnas med den föreslagna anordningen.

Stadgandet i 21 § TFL, vartill hänvisas i *punkt 5*, avser dels motorfordon, för vilka trafikförsäkringsplikten ej iakttagits, dels de fall, då det ej kunnat utrönas genom vilket fordon inträffad skada förorsakats. Den nya lagen medför, att förstnämnda kategori från och med år 1954 automatiskt kommer att omfattas av Trafikförsäkringsbolagets ansvarighet. Det har med hänsyn härtill ansetts ändamålsenligt, att bolaget från samma tidpunkt övertager även ansvarigheten för skador förorsakade av okända motorfordon och traktorer, dock med rätt till kostnadsfördelning med anstalterna så länge dessa ännu meddela trafikförsäkring (*punkt 6*). Denna ansvarighet regleras genom 17 § nya lagen, vilken paragraf enligt 3 § promulgationslagen träder i kraft den 1 januari 1954.

Den under *punkt 5* upptagna regressbestämmelsen avser det fall att, sedan bolaget utgivit ersättning till person som skadats av okänt motorfordon (eller traktor), det utrönas vilket fordon, som föranlett skadan, att trafikförsäkring hos trafikförsäkringsanstalt var gällande å fordonet vid tiden för skadans uppkomst och att försäkringstagaren är ansvarig för skadan. Eftersom denna ansvarighet omfattas av försäkringen, är det följdriktigt att vederbörande anstalt slutligen drabbas av de av skadan föranledda utgifterna. Regresskrav kan göras gällande mot anstalten även efter det försäkringsavtalet upphört. Intet hindrar emellertid att anstalten överenskommer med bolaget om att detta mot gottgörelse övertager anstaltens efter viss dag kvarstående ansvarighet, som här avses.

Trafikförsäkringsföreningens ändamål har varit att handhava de angelägenheter, som äro förbundna med trafikförsäkringsanstalternas gemensamma lagenliga ansvarighet, ävensom att ombesörja vissa andra gemensamma uppgifter på trafikförsäkringens område. Då den förstnämnda uppgiften genom stadgandet i *punkt 5* överflyttas till Trafikförsäkringsbolaget, kommer föreningen under övergångstiden icke att få andra uppgifter än som avses i 14 § andra stycket eller eljest sammanhänga med avvecklingen av anstalternas trafikförsäkringsrörelse. Vid utformandet av övergångsbestämmelserna har utredningen utgått från att Trafikförsäkringsbolaget icke skall ingå som medlem av föreningen.

Den i *punkt 6* stadgade fördelningsgrunden överensstämmer med den i 21 § andra stycket TFL för där avsedda kostnader föreskrivna. Kostnaderna för Trafikförsäkringsföreningen böra även i vad de avse tiden efter 1953 års utgång självfallet helt åvila anstalterna.

16 och 17 §§.

I fråga om dessa lagrum hänvisas till allmänna motiveringen.

Sammanfattning av utredningens förslag.

Försäkringsutredningen föreslår, att *trafikförsäkringsverksamheten centraliseras till ett enda företag*, gestaltat efter förebild av ett ömsesidigt försäkringsbolag med försäkringstagarna som delägare. Detta företag, *Trafikförsäkringsbolaget*, skall således icke ha karaktär av ämbetsverk utan drivas såsom ett självständigt, affärsmässigt arbetande företag samt liksom övriga försäkringsbolag stå under tillsyn av försäkringsinspektionen. Bolagets styrelse skall bestå av sju ledamöter, av vilka ordföranden och vice ordföranden förordnas av Kungl. Maj:t, medan övriga ledamöter utses av bolagsstämman. Dennas befogenheter utövas av högst 49 fullmäktige. Av dessa utser Kungl. Maj:t 25, av vilka en skall ha sitt hemvist i Stockholm och övriga inom var sitt av rikets län. Återstående fullmäktige utses av olika sammanslutningar bland motorfordonsägare. Kungl. Maj:t bestämmer för en tid av tre kalenderår i sänder vilka sammanslutningar som skola få utse fullmäktige samt hur många varje sammanslutning må utse.

Envar enskild delägare äger rätt att framställa förslag till bolagsstämman ävensom att närvara vid sådan stämman och där yttra sig samt på begäran erhålla närmare upplysning angående bolagets verksamhet. Delägarna ha icke någon personlig ansvarighet för bolagets förbindelser. För dessa förbindelser häfta endast bolagets tillgångar.

Det har överlämnats till bolaget att självt bestämma om det närmare utformandet av sin förvaltningsorganisation. Utredningen har dock utgått från att en *viss geografisk decentralisering av förvaltningen* måste genomföras och i detta hänseende räknat med att bolaget kommer att hålla åtminstone ett fast avdelningskontor i varje län tillika med ett nät av lokala ombud.

Vid sidan av bolaget skall finnas en särskild skaderegleringsnämnd, *trafikförsäkringsnämnden*, med uppgift att avgiva yttrande i vissa fall rörande svårartade personskador. Nämnden utgör en motsvarighet till den nuvarande Trafikförsäkringsanstaltens nämnd och får i huvudsak samma uppgifter som denna.

Bolaget äger enligt förslaget efter eget bedömande upptaga och i konkurrens med enskilda försäkringsanstalter här i riket driva även motorfordonsförsäkring. Häri inbegripes brand-, stöld- och vagnskadeförsäkring å motordrivet fordon samt försäkring mot sådan ansvarighet för skada i följd

av trafik med fordonet som icke omfattas av trafikförsäkringen. Även i återförsäkring må bolaget meddela trafik- och motorfordonsförsäkring. Annan verksamhet än ovan sagts får bolaget icke bedriva.

Utredningen har anvisat ett förfarande, enligt vilket bolaget skall kunna utnyttja länsstyrelsernas automobilregister och därigenom förenkla förvaltningsarbetet. Detta förfarande gör det möjligt att i regel *undvara särskilda avtal angående trafikförsäkring*. Sådan försäkring skall därför enligt förslaget *gälla automatiskt* å samtliga fordon, som äro registrerade här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Den nuvarande plikten att taga och vidmakthålla trafikförsäkring blir ersatt av en skyldighet att betala försäkringspremier samt att till Trafikförsäkringsbolaget lämna vissa uppgifter till ledning för debiteringen.

Kretsen av fordon, som obligatoriskt — och automatiskt — omfattas av trafikförsäkringen, är i vissa avseenden utökad. Sålunda inbegripas däri alla *traktorer*, vilka enligt ett av 1944 års trafikförfattningssakkunniga avgivet förslag till vägtrafikförordning obligatoriskt skola registreras hos länsstyrelserna. Vidare föreslås, att *staten och kommun tillhöriga motorfordon och traktorer* skola omfattas av trafikförsäkringen. Härmed kommer allt sysslande med trafikskaderegleringar, som nu förekommer hos olika civila ämbetsmyndigheter att överflyttas till Trafikförsäkringsbolaget. Utredningen har räknat med, att premierna för de statliga och kommunala fordonen genom specialtarifiering fortlöpande anpassas efter skaderesultatet för dessa fordon och att det allmännas kostnader för trafikförsäkringen härigenom med all sannolikhet ej skulle bli högre än om vederbörande myndigheter själva svarade för skaderegleringen i varje särskilt fall.

Från föreskriften att statens motorfordon och traktorer skola omfattas av trafikförsäkringen göres undantag för fordon, som tillhöra krigsmakten eller av denna tagits i anspråk med nyttjanderätt. Vederbörande militära ämbetsmyndigheter få här liksom hittills själva med statsmedel reglera uppkommande trafikskador. Utredningen föreslår dock åtgärder i syfte att inom försvarets skaderegleringsnämnd befordra en skadebedömning likartad med den som tillämpas inom trafikförsäkringsnämnden.

Motorfordon och traktorer, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område eller som ägas av medlem av konungahuset eller vissa personer med diplomaträttigheter, skola liksom hittills vara undantagna från den obligatoriska trafikförsäkringen. Det har dock föreslagits, att Trafikförsäkringsbolaget skall vara skyldigt att på begäran meddela trafikförsäkring å sådana fordon. Här om måste i varje särskilt fall *avtal träffas* mellan fordonets ägare och bolaget.

I fråga om trafikförsäkringens omfattning föreslår utredningen den betydelsefulla utvidgningen att *nu gällande begränsningar av försäkringsgivarens ansvarighet borttagas såvitt gäller personskador*. Beträffande *egendomskador* höjes den övre gränsen för försäkringsgivarens ansvarighet från nuvarande 10 000 till 20 000 kronor.

Trafikförsäkringsbolaget föreslås skola bildas den 1 juli 1951 men börja sin försäkringsverksamhet först den 1 januari 1954. De äldre trafikförsäkringsanstalterna skola dock äga fortsätta sin rörelse under fem år räknat från och med sistnämnda dag såvitt avser då gällande trafikförsäkringsavtal. Däremot få anstalterna icke ingå nya trafikförsäkringsavtal under övergångstiden. Efter 1958 års utgång skall Trafikförsäkringsbolaget vara ensam trafikförsäkringsgivare.

De anstalter, som icke önska begagna sig av möjligheten till successiv avveckling av trafikförsäkringsrörelsen, kunna när som helst under övergångstiden överlåta sina trafikförsäkringsbestånd på Trafikförsäkringsbolaget.

Vid avvecklingen av sin trafikförsäkringsrörelse skall varje anstalt till Trafikförsäkringsbolaget överlämna två tredjedelar av sin enligt koncessionsvillkoren uppsamlade regleringsfond. Återstående tredjedel får anstalten fritt disponera. Till anstalter, vilkas regleringsfonder upptagas till negativt belopp, skall, i den mån de till Trafikförsäkringsbolaget överlämnade medlen förslå därtill, gottgörelse utgivas intill två tredjedelar av underskottet.

Hos trafikförsäkringsanstalt anställda eller eljest med trafikförsäkring sysselsatta personer, som till följd av trafikförsäkringens omorganisation gå miste om inkomst eller på annat sätt lida förlust, böra enligt utredningens förslag beredas gottgörelse av Trafikförsäkringsbolaget. Utredningen har angivit sin uppfattning om hur ersättningsfrågorna böra bedömas men överlämnat åt parterna att förhandlingsvägen lösa dessa frågor.

Trafikförsäkringsbolaget skall enligt förslaget vid sitt bildande utrustas med ett garantikapital å 10 miljoner kronor, vilket skall förskjutas av staten. Garantikapitalet förutsättes skola återbetalas så snart detta utan olägenhet kan ske. Å garantikapitalet skall gäldas ränta efter tre procent om året till dess återbetalning äger rum.

Försäkringsutredningen har ansett det ändamålsenligt att de olika förhållanden, som ha avseende å trafikförsäkringen, regleras i en och samma lag. Ett i enlighet härmed utarbetat lagförslag framlägges. I förslaget ha sammanförts bestämmelser dels rörande trafikförsäkringens materiella innehåll och dels angående Trafikförsäkringsbolagets organisation och förvaltning, de senare bestämmelserna till större delen utarbetade efter mönster av 1948 års lag om försäkringsrörelse. I förslaget ha därjämte intagits bestämmelser rörande trafikförsäkringsnämnden, motsvarande vissa centrala stadganden i gällande reglemente för Trafikförsäkringsanstalternas nämnd.

Den nya lagen ersätter helt 1929 års trafikförsäkringslag, vilken föreslås skola upphävas. Likaså bör enligt utredningens förslag lagen den 31 oktober 1939 med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. upphävas.

Reservation.

Reservation av ledamöterna Johansson, Kristensson och Ljungqvist.

Utredningen har såsom vägledande synpunkter för bedömandet av frågan om trafikförsäkringens organisation framhållit, att försäkringens huvudsakliga syfte finge anses vara att gentemot den stora allmänheten skapa garanti för att den som lede skada i följd av motortrafik verkligen utfinge det skadestånd, vartill han vore berättigad. Starka intressenter vore emellertid även motorfordonsägarna, vilka hade att bekosta försäkringen, men också genom denna erhöles skydd mot de ekonomiska konsekvenserna av uppkommande skadeståndsskyldighet. Bägge kategorierna hade ett intresse av att försäkringen vore ändamålsenligt anordnad. För motorfordonsägarna vore det dessutom angeläget, att försäkringen vore billig.

Till dessa synpunkter kunna vi helt ansluta oss. Vi dela även i huvudsak den i direkt anknytning härtill framförda synpunkten, att det, då trafikförsäkringen påbjudits i lag, bör ankomma på det allmänna att vidtaga sådana anordningar beträffande försäkringens bedrivande, att de försäkrade erhålla sitt försäkringsskydd till självkostnadspris, med inräknande av minsta möjliga omkostnadsbelastning, samtidigt som de skadelidande erhålla garantier för en tillfredsställande skadereglering.

För utredningens majoritet har det framstått som naturligt, att det allmänna för att tillgodose de anförda synpunkterna bör engagera sig i rörelsens handhavande, och majoriteten föreslår i sådant syfte verksamhetens centralisering hos ett för ändamålet bildat monopolbolag, i vilket det dominerande inflytandet skulle tillkomma staten, även om försäkringstagarna tillförsäkras viss minoritetsrepresentation.

Med de nämnda utgångspunkterna hade det enligt vår mening varit mera naturligt och följdriktigt att på grundval av de undersökningar, som gjorts beträffande det sätt, på vilket trafikförsäkringen hittills fungerat, söka bedöma huruvida den nuvarande organisationsformen kan anses behäftad med sådana brister, att den bör ersättas med något helt nytt. För vår del anse vi med stöd av vad i det följande anföres, att dylika brister icke föreligga. Enligt vår mening äro de anmärkningar mot det nuvarande systemet, varmed majoriteten motiverar sitt förslag, icke bärande eller i varje fall icke av den art, att de kunna giva anledning till en sådan djupgående omorganisation som den föreslagna. Vi kunna ej heller godtaga majoritetens principiella inställning till förmån för en monopolanstalt. Genom jämkningar i nu gällande regler kan man åstadkomma de förbättringar, som kunna vara på-

kallade, utan att behöva frångå principen om ett antal sinsemellan konkurrerande företag. Exempelvis kan den av utredningen förordade och väl motiverade höjningen av ansvarssummorna mycket väl genomföras utan rubbning av den nuvarande organisationsformen.

Enligt de föreskrifter som finnas dels i trafikförsäkringslagen, dels i de för försäkringsanstalterna gällande koncessionsvillkoren, övervakar försäkringsinspektionen premiesättningen och maximerar den förvaltningskostnad och den vinst, varmed premierna få belastas, samt utövar i övrigt en allmän kontroll. Beträffande vinsten må framhållas, att den vinstmarginal bolagen ha att räkna med — i den mån vinst uppkommer — begränsats till 3 % av premierna och att, såsom utredningen påvisar, verksamheten på grund av flera samverkande omständigheter under senare år gått med förlust — ett förhållande som utredningsmajoriteten i annat sammanhang lägger till grund för kritik mot den nuvarande ordningen. Denna torde dock utan tvekan utesluta varje möjlighet till oskäligen premiesättning.

Den nuvarande organisationen med en på detta sätt utifrån anordnad kontroll från det allmännas sida måste enligt vår uppfattning vara mera ägnad att främja det syfte man vill vinna än ett överförande av hela verksamheten till ett statsbehärskat monopolbolag. Ett sådant bolag måste bli ett jätteföretag med utomordentligt stor risk för byråkratisering. Ett stort monopolföretag, som saknar konkurrensens tryck, löper naturligt nog risk för att stelna i formerna och arbetsrutinen och detta kan också komma att gälla skaderegleringsarbetet. Nya initiativ kunna utebli så att utvecklingen låses eller saktas av.

En annan olägenhet med ett monopolföretag är, att jämförelsematerial för bedömning av effektiviteten av företags skötsel kommer att saknas och därmed också av skäligheten av premier och omkostnader. En jämförelse är möjlig endast om flera företag arbeta jämsides. Att konkurrens i regel är en nödvändig förutsättning för att inom en viss verksamhet alla möjligheter till rationalisering och förbilligande av driften skola tillvaratagas torde vara ett obestriddigt faktum. Med nuvarande organisation är härför väl sörjt.

Vidare må framhållas, att riksdagen vid trafikförsäkringens införande särskilt uppmärksammade skäligheten av att låta olika grupper av motorfordonsägare bilda egna trafikförsäkringsföretag och dylika ha också i viss utsträckning kommit till stånd även om majoriteten av motorfordonsägarna tecknat sina trafikförsäkringar i andra företag.

Skulle man emellertid anse det behövt att även staten i någon form uppträder såsom trafikförsäkringsgivare, hava vi intet att invända mot att staten genom en egen trafikförsäkringsanstalt upptar konkurrens med de enskilda företagen under förutsättning av lika villkor för verksamhetens bedrivande för statsanstalten och för de sistnämnda.

Av utredningen har som trafikförsäkringens huvudsakliga syfte angivits en ur de skadades synpunkt tillfredsställande skadereglering. Av de verkställda undersökningarna framgår emellertid, att skaderegleringen numera fungerar i stort sett tillfredsställande, vilket även uttryckligen framhålls i

betänkandet. På denna punkt torde sålunda intet stå att vinna genom den centralisering utredningens majoritet föreslagit. De särskilda anordningar, som föreslagits beträffande handläggningen av de ur social synpunkt betydelsefulla skadorna, överensstämman i praktiken också helt med vad som nu tillämpas.

Då frågan om skadelidande tredje mans rätt sålunda även med nuvarande organisation kan anses tillfredsställande ordnad, synes det oss naturligt, att den andra intresserade partens, nämligen motorfordonsägarnas, intresse och uppfattning i frågan i första hand bör få göra sig gällande. Någon undersökning om deras inställning har icke gjorts. Motorsammanslutningarna ha emellertid tidigare uttalat sig mot en centralisering hos en monopolanstalt och för fri konkurrens. Detta framgår bl. a. av Kungl. automobilklubbens och Motormännens riksförbunds skrivelser till Konungen den 11 juni 1926 och till chefen för justitiedepartementet av den 17 november 1928, och vidare av Kungl. automobilklubbens skrivelse den 7 december 1938 till 1937 års trafikförsäkringssakkunniga, vari 94 till klubbens landsförbund anslutna motorklubbar instämde. Även Sveriges trafikbilägares riksorganisation anslöt sig i skrivelse av den 8 december 1937 till sistnämnda skrivelse. I yttrande den 2 december 1938 av Motormännens riksförbund framfördes allvarliga betänkligheter mot en ifrågasatt centralanstalt under framhållande av »att den kostnadsminskning, som eventuellt kunde ernås, icke stod i rimlig proportion till de fördelar det nuvarande systemet visat sig medföra, ej minst genom den smidighet i tillämpningen, som konkurrens de olika försäkringsanstalterna emellan skapar».

En sådan inställning synes oss också helt naturlig. Det måste givetvis för en motorfordonsägare vara angeläget att olika konkurrerande företag finnas och därmed även möjlighet för honom att flytta över sin försäkring till ett annat företag, om han blir missnöjd med den behandling han får i ett företag. Vi vilja i detta sammanhang understryka vikten av den kundtjänst i olika avseenden, som en försäkringstagare nu kan påräkna hos sin försäkringsanstalt och på vilken han kanske sätter särskilt värde. Att ett monopolföretag ej kan väntas hysa det starka intresse för dylik kundtjänst, som konkurrensen skapar hos de enskilda företagen, ligger i öppen dag.

De ytterligare skäl som utredningens majoritet anför för förslag om monopolanstalt äro i huvudsak följande.

Majoriteten gör gällande att
det skulle bliva möjligt giva utrymme för ett representativt försäkringstagarinflytande.

Granskar man förslaget visar det sig, att det tänkta försäkringstagarinflytandet blir ringa. Ordförande och vice ordförande i styrelsen skola utses av Kungl. Maj:t och övriga ledamöter av bolagsstämman, där statens representanter ha majoritet. Utseendet av styrelsen skulle sålunda komma att ligga helt i statens hand och staten skulle även kunna utöva inflytande å utseendet av den minoritet av bolagsstämman, som skulle representera försäkrings-

tagarna, då det ju enligt förslaget skulle ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, vilka organisationer som skola få utse representanter till bolagsstämman. Har man med en sådan anordning någon anledning att räkna med att kritik och önskemål från försäkringstagarnas och deras organisationers sida skola vinna mera beaktande än med den nuvarande ordningen? Företagsledningarna äro på grund av den rådande konkurrensen mycket lyhörda för kritik såväl från trafik- och automobilförsäkringstagarna som från de olika motororganisationernas sida. Det må vidare erinras om att frågan om försäkringstagarinflytandet ägnats stor uppmärksamhet i den nya lag om försäkringsrörelse, som trätt i kraft den 1 januari 1949. Denna fråga kan enligt vår mening lika litet beträffande trafikförsäkringen som i fråga om andra försäkringsformer motivera en centralisering och ett förstatligande.

Särskilt vilja vi här framhålla, att det ter sig alldeles orimligt att ett av statsinflytande behärskat företag för tillgodoseende av en viss medborgargrups försäkringsbehov skall kunna anses mera »demokratiskt» än exempelvis ett företag, där försäkringstagarna själva äro de enda delägarna. När man från majoritetens sida gör gällande, att demokratiens krav bäst tillgodoses på det sättet, att staten, som då säges representera alla medborgare, äger huvudinflytandet i ett företag, vilja vi å vår sida gentemot detta göra gällande, att enskilda medborgares eller medborgargrupper sammanslutningar i det ömsesidiga företagens form på ett långt bättre och mera omedelbart sätt förverkliga den demokratiska tanken. Majoritetens förslag, som i verkligheten leder till ett av staten dominerat monopolföretag, omöjliggör för de enskilda motorfordonsägarna att genom egna sammanslutningar ombesörja sitt försäkringsskydd och tvingar dem i stället in i det statliga monopolföretaget. Visserligen förhåller det sig så, att flertalet motorfordonsägare såsom trafikförsäkringsgivare anlita aktiebolag eller ömsesidiga bolag, som bedriva även annan försäkringsverksamhet, men den valfrihet, som nu föreligger, lär väl näppeligen kunna betecknas såsom »odemokratisk».

Utredningsmajoriteten gör gällande att

kostnaderna för försäkringens förvaltning sannolikt skulle kunna nedbringas.

Det anses »sannolikt», att man på centraliseringsvägen skulle kunna nedbringa kostnaderna för försäkringens förvaltning. Någon mera ingående utredning i denna viktiga fråga har dock ej kunnat verkställas.

På denna punkt må framhållas, att det, även om en centralisering kan medföra besparingar på vissa punkter, ingalunda är klart, att den sammanlagda kostnaden skulle bli mindre än för närvarande. Nu har trafikförsäkringen i stor utsträckning gemensam administration med andra försäkringsgrenar. Sannolikheten för att trafikförsäkringens andel i de gemensamma kostnaderna skulle vara högre än de kostnader, som komme att belasta verksamheten efter tillskapandet av en helt ny organisation, är föga påtaglig. Man får icke förbise, att anstalterna för närvarande ha en utbredd organisation, som i regel tack vare kombination med verksamhet i andra försäkringsbranscher kan fylla sina uppgifter i fråga om kundtjänsten och skade-

regleringsarbetet på trafikförsäkringens område för en relativt låg kostnad. Att monopolbolaget utan att tillämpa högre premier skulle kunna bygga upp och vidmakthålla en ny organisation med åtminstone ett fast avdelningskontor i varje län och ett nät av lokala ombud synes ytterst tveksamt.

Som främsta skäl för den sannolika kostnadsminskningen åberopar utredningens majoritet möjligheten att för verksamheten utnyttja de förefintliga automobilregistren. Härvid måste emellertid uppmärksammas att i varje fall en del av kostnadsminskningen motsvaras av en kostnadsökning för det allmänna, bl. a. genom ökat arbete för länsstyrelser och bilbesiktningsmän. Det bör även observeras, att då monopolbolaget även skulle uppta frivillig motorfordonsförsäkring (kaskoförsäkring), denna med nödvändighet skulle komma att bedrivas under i huvudsak samma former som nu av de enskilda företagen med försäkringsansökningar och försäkringsbrev. Kostnadsvinsten genom att slopa dessa handlingar och i stället för trafikförsäkringen utnyttja automobilregistren skulle i sådant fall knappast bli betydande, då det endast i det mindre antal fall, då ingen form av kaskoförsäkring förekommer, ej bleve erforderligt att handlägga särskild ansökan och utfärda försäkringsbrev. Det bör erinras om att av totala antalet vid 1947 års utgång trafikförsäkrade motorfordon eller 383 608 stycken 245 015 voro kaskoförsäkrade. Räknar man bort de minst 100 000 lättviktsmotorcyklarna, vilka ytterst sällan äro kaskoförsäkrade, kommer man till att bortåt 90 % av de övriga motorfordonen äro kaskoförsäkrade. Komplikationer med därav följande kostnadsfördyring kunna därjämte förväntas om olika regler skola tillämpas för trafik- och motorfordonsförsäkringen, t. ex. beträffande giltighet, premiebetalning o. s. v.

Givetvis kan viss kostnadsminskning åstadkommas även med bibehållande av den nuvarande organisationen, nämligen om anstalterna slopade den kundtjänst i olika former, som de för närvarande utöva. Som exempel på dylik kundtjänst kan nämnas försäkringstagarens möjlighet att välja för honom lämplig premieförfallodag och att uppdelade premiebetalningen på flera terminer under året. Premieinkasseringen sker under humana former, i stor utsträckning under ombudens medverkan. Bolagens ombud söka i regel att även i övrigt hålla kontakt med försäkringstagarna för att hjälpa dem till rätta med deras försäkringsangelägenheter, exempelvis med ingivande till bolagen av anmälningar om ändringar, som hava betydelse för försäkringens giltighet eller premiesättningen. Många andra exempel på olika former av för försäkringstagarna betydelsefull kundtjänst kunna lätt framdragas, t. ex. det sätt, på vilket företagen ordnat i första hand trafikförsäkringens internordiska giltighet, i andra hand ett internationellt trafikförsäkringssystem, som av Förenta Nationerna ansetts såsom föredömligt.

Det skulle emellertid vara till betydande olägenhet för försäkringstagarna, om kundtjänsten slopades eller minskades, och försäkringstagarnas intresse och önskemål böra få vara avgörande. För att undvika alltför stort missnöje bland försäkringstagarna skulle säkerligen även monopolanstalten se sig tvungen utöva kundtjänst i ungefär nuvarande omfattning.

Utredningsmajoriteten anser att

en central försäkringsanstalt skulle ha större intresse av och få goda möjligheter att arbeta för trafiksäkerhetens främjande.

Som ytterligare skäl för centralisering av trafikförsäkringen anföres att samlandet hos en central anstalt av materialet rörande trafikolyckorna skulle underlätta ett systematiskt studium av dessas karaktär och orsaker. En centralanstalt anses vidare sannolikt ha större intresse för insatser i trafiksäkerhetsarbetet än ett flertal vid sidan av varandra verkande anstalter.

Vi hava svårt att inse detta. De existerande företagen synas bl. a. genom sin sammanslutning, Trafikförsäkringsföreningen, till vilken anstalterna enligt koncessionsvillkoren äro skyldiga ansluta sig, ha samma möjligheter i detta avseende som ett monopolbolag. Något bättre material som grund för trafiksäkerhetsarbetet än det trafikförsäkringsanstalterna nu förfoga över torde ej heller komma att stå monopolanstalten till buds. Det har nämligen visat sig, att skadeanmälningarna i stor utsträckning äro otillräckliga för ett mera ingående studium av skadefallens karaktär och orsaker. Undersökningar i dessa avseenden måste ofta grundas på polisrapporter eller kompletteras genom särskilda utredningar. Och att en monopolanstalt skulle ha större intresse av att effektivt medverka i trafiksäkerhetsarbetet än de nuvarande företagen förefaller oss högst tveksamt. Dessa företag ha hittills genom såväl ekonomiska som personliga insatser stött trafiksäkerhetsarbetet och på olika sätt styrkt sitt stora intresse för denna fråga. Under de sista 10 åren ha bolagen sålunda disponerat sammanlagt 945 000 kronor för olika former av trafiksäkerhetsarbete. Ett nära samarbete sker med olika organisationer, som ha trafiksäkerheten på sitt program. I detta sammahang må till slut även nämnas det arbete med undersökning av skadeorsakerna, som för närvarande pågår i Trafikförsäkringsföreningens regi.

Utredningens majoritet anser att

den nuvarande organisationsformen med ett flertal olika försäkringsgivarer kan leda till principiellt och tekniskt otillfredsställande resultat.

Denna anmärkning eller grupp av anmärkningar mot den nuvarande ordningen innebär bl. a.

att de enskilda anstalternas möjlighet till riskurval medfört att skadeförloppet hos de olika anstalterna hittills varit mycket olika;

att det nuvarande systemet i och för sig kan leda till att trafikförsäkringen på otillbörligt sätt subventioneras av den övriga försäkringsrörelsen;

samt att trafikförsäkringen för flertalet anstalter under senare år gått med betydande förlust, som medfört dylik subvention.

Det bör då först framhållas, att de tidigare olikheterna i utfallet av nuvarande företags trafikförsäkringsrörelse främst torde berott på att man vid trafikförsäkringens införande saknade tillräckligt statistiskt material för beräkning av riskpremien för olika fordonsgrupper, varför det ekonomiska resultatet av verksamheten i väsentlig grad blev beroende på sammansättningen av vederbörande företags försäkringsbestånd. Visserligen genomfördes

upprepade premiejusteringar under åren före världskriget, men de betydande kastningarna i såväl försäkringsbeståndet som i fordonens utnyttjande under och efter kriget ha omöjliggjort den fortlöpande anpassning av premierna för de olika fordonsgруппerna, som eljest skulle ha skett under de senaste tio åren. Att olikheter mellan de olika företagen uppkommit är sålunda fullt naturligt och en följd av den i och för sig riktiga principen att en differentiering av premiesättningen bör ske mellan olika motorfordonsgrupper. Efter hand som en mera normal utvecklingsmöjlighet öppnar sig att allt bättre anpassa premierna efter statistiken, böra dessa olikheter få minskad betydelse.

Att regleringsfonderna starkt växla år från år är helt naturligt, och fonderna ha tillskapats ej minst för att användas såsom premieutjämningsfaktor, så att premiesatserna ej ständigt skola behöva anpassas efter det senaste årets skadeförlopp. Den omständigheten att fonderna för närvarande i huvudsak äro »negativa» beror framförallt på de under och efter kriget växlande reglerna för körtilstånd för olika fordonsgруппer, vilket omöjliggjort en förutberäkning av det kommande skadeförloppet. Detta har i sin tur föranlett företagen att i avvaktan på mera normala trafikförhållanden i det längsta vänta med en på längre sikt ofrånkomlig allmän premieförhöjning. Detta förhållande bör icke kunna tagas till intäkt för någon anmärkning mot den nuvarande organisationen, även om det medfört, att företagen under tiden behövt tillskjuta medel för trafikförsäkringens vidkommande.

På längre sikt är det naturligtvis ofrånkomligt, att premiesättningen anpassas så att premierna räcka till för att resultatet genomsnittligt ej skall bli negativt. Det torde dock icke kunna anses otillbörligt, att ett företag under år med tillfälligt ogynnsamt skadeförlopp — i avvaktan på kommande förbättring av skadeförloppet eller genomförande av premieförhöjning — använder sina fria tillgångar för att täcka underskott å trafikförsäkringen. Så sker och så måste över huvud taget ske inom all försäkringsverksamhet, som omfattar mer än en bransch. Då den av majoriteten föreslagna monopolanstalten skulle upptaga även kaskoförsäkring, kommer den att ställas inför samma problem och kommer säkerligen att lösa det på samma sätt som nu de enskilda bolagen.

Den svenska trafikförsäkringen har funnit en effektiv organisationsform — i enskild regi och under statlig kontroll — som nått även internationellt erkännande. Vi kunna icke lämna vår medverkan till att denna på erfarenhetens grund uppbyggda organisation slås sönder för att ersättas av en monopolinstitution, om vars förmåga att fungera på ett för försäkringstagarna och allmänheten tillfredsställande sätt man föga vet — och ej heller kommer att veta tillräckligt ens i framtiden, eftersom varje möjlighet till jämförelse är utesluten. Om man vill utröna statsdriftens möjligheter på detta område, vore det riktigare att låta en statlig trafikförsäkringsanstalt under lika villkor få arbeta i konkurrens med enskilda företag.

Sammanfattning.

Vår uppfattning angående förslaget till omorganisation av trafikförsäkringen kan sammanfattas i följande punkter.

1) Det har icke kunnat påvisas, att den nuvarande organisationsformen i nämnvärd utsträckning innebär några olägenheter.

2) Tvärtom vitsordas av majoriteten det viktiga förhållandet att någon anmärkning mot skaderegleringen inom trafikförsäkringen icke kan resas.

3) Den föreslagna nya organisationsformen kan icke väntas medföra någon kostnadsbesparing såvida icke kundtjänsten skall försämras.

4) Eftersom skaderegleringen fungerar tillfredsställande och någon kostnadsbesparing icke kan påräknas genom en omorganisation av trafikförsäkringen, är man berättigad till slutsatsen, att den föreslagna organisationsformen icke komme att medföra några ökade fördelar vare sig för försäkringstagarna eller allmänheten.

5) Det torde icke finnas någon enskild näringsgren, som i samma grad som det enskilda försäkringsväsendet är underkastad det allmännas insyn och kontroll. I alldeles särskilt hög grad gäller detta trafikförsäkringen — naturligt nog eftersom det här gäller en obligatorisk försäkringsform. Här ligger enligt vår mening en fullt betryggande garanti för att trafikförsäkringen också för framtiden kommer att fungera på ett för alla berörda parter tillfredsställande sätt.

6) Inom den enskilda trafikförsäkringen kunna givetvis förbättringar ske. Emellertid pågår ett oavlåtligt arbete på att göra denna försäkringsgren så ändamålsenlig och effektiv som möjligt och att hålla densamma i nivå med utvecklingens krav.

7) Den föreslagna organisationsformen innebär i själva verket ett förstataligande av trafikförsäkringen. Försäkringstagarinflytandet är i hög grad endast ett sken. I verkligheten komme all bestämmanderätt att ligga i statens hand.

8) En monopolanstalt medför olägenheter av många slag. Den blir alltför klumpig och tungrodd och därigenom lätt onödigt kostsam. Den saknar konkurrensens stimulans och utesluter varje möjlighet till jämförelser för bedömning av dess effektivitet.

9) Trafikförsäkringen i sin nuvarande organisationsform har nått en hög standard i vårt land. Den är en alltför ömtålig verksamhet för att offras på doktrinära experiment. Då det icke är troligt att den nya organisationsform, man vill sätta i stället för den man avser att slå sönder, på ett bättre och mera tillfredsställande sätt än den hitillsvarande kan komma att motsvara försäkringstagarnas och allmänhetens samt därmed även det allmännas krav, vända vi oss bestämt mot det av majoriteten framlagda förslaget.

BILAGOR.

Bilaga A.

Till Trafikförsäkringsföreningen.

I samband med utredningen av frågan om trafikförsäkringens framtida organisation överväges inom 1945 års försäkringsutredning en sådan ändring av stadgandet i 11 § trafikförsäkringslagen, att de där angivna maximibeloppen höjas eller, i fråga om personskador, att all maximering borttages. Utredningen får med anledning härav hemställa, att föreningen benäget ville verkställa en ungefärlig beräkning av den premieökning, som skulle betingas av följande ändringar av de nuvarande maximibestämmelserna.

1) Personskada ersättes intill ett belopp av 500 000 kronor med begränsning till 100 000 kronor för varje skadad eller dödad person; beträffande omnibus höjes nuvarande tilläggsbelopp för varje person, varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, till 10 000 kronor.

2) Personskada ersättes intill ett belopp av 100 000 kronor för varje skadad eller dödad person, utan begränsning av den sammanlagda ersättningen som kan utgå vid katastrofskada.

3) Personskada ersättes utan någon begränsning.

4) För skada å egendom utgår ersättning intill ett belopp av 20 000 kronor.

Beräkningarna torde avse den premieökning, som i och för sig betingas av de angivna utökningarna av försäkringsgivarens ansvarighet, utan hänsyn till de nuvarande premiernas tillräcklighet. Som beräkningsförutsättning bör vidare antagas, att skadeersättningen per skadefall sedan år 1937 till följd av penningvärdets förskjutning m. m. ökat med 50 % i fråga om personskada och 100 % i fråga om egendomsskada.

Stockholm den 30 september 1947.

För 1945 års försäkringsutredning

VALTER AMAN

Gerdt Brundin

Bilaga B.

Till 1945 års försäkringsutredning.

I skrivelse av den 30 september 1947 har Försäkringsutredningen hemställt, att Trafikförsäkringsföreningen skulle låta verkställa en ungefärlig beräkning av den premieökning som skulle betingas av vissa ifrågasatta ändringar av de nuvarande maximibestämmelserna för ersättning jämlikt lag om trafikförsäkring.

Med anledning härav har Trafikförsäkringsföreningen genom särskilda kommitterade låtit utreda frågan. Denna kommitté har framlagt följande yttrande:

Trafikförsäkringens konstruktion medför, att en statistisk utredning beträffande skadebelopp som skulle falla över gällande maximisummor med naturnödvändighet måste bli mycket osäker, dels emedan det i regel icke framgår direkt av i skadeakterna tillgängliga uppgifter, huru stora ersättningarna skulle blivit, därest ersättningsbeloppen icke varit maximerade, och dels emedan de mycket stora skadebeloppen äro så sällsynta att de ge en mycket svag grund för en statistisk utjämning.

Med anledning härav skulle en omvärdering, företagen av de olika bolagens skadereglerare av alla skador som uppnå nuvarande ersättningsmaximum, endast vara av begränsat värde och då en sådan omvärdering därjämte skulle medfört ett synnerligen omfattande arbete, hava vi icke ansett oss kunna påfordra detta. I stället hava vi utnyttjat det material, som framkommit vid en motsvarande utredning 1937 i samband med förarbetena till 1939 års lagändring.

För att erhålla ett modernare statistiskt jämförelsematerial beträffande fördelningen av stora skador hava vi dessutom gjort en undersökning av de skador som för åren 1939—1946 anmälts till skadefördelningspoolen för trafikförsäkring. Till denna pool hava under de nämnda åren varit anslutna 16 å 18 trafikförsäkringsanstalter med en sammanlagd premieinkomst omfattande ca 70 % av den samlade trafikpremievolymen i Sverige, varför urvalet får anses representativt. Till poolen anmäles varje trafikskada, som enligt det individuella bolagets bedömning beräknas överstiga 20 000 kronors ersättning för skadad eller dödad person.

Fördelningen av stora skador (summa skador med belopp över x kronor) uttryckes enligt 1937 års utredning approximativt genom en fördelningsfunktion av formeln

$$e - 0,000046 x$$

samt enligt material från skadefördelningspoolen av formeln

$$e - 0,000027 x$$

Härav framgår att lagändringen av 1939 och därav föranledd ändring av domstolspraxis jämte hittills känd inverkan av inflationen medfört en ungefärlig halvering av koefficienten för skadefördelningen, vartill hänsyn tagits vid slutkalkylerna.

Försäkringsutredningens alternativ för utvidgade maximisummor jämte den värdering av merkostnaden, vartill vi med ovan refererade reservationer om taxationens vansklighet kommit, äro följande:

- 1) Personskada ersättes intill ett belopp av 500 000 kronor med begränsning till 100 000 kronor för varje skadad eller dödad person; beträffande omnibuss höjes nuvarande tilläggsbelopp för varje person, varmed det högsta antalet personer, som må befordras med fordonet, överstiger nio, till 10 000 kronor. Uppskattad merkostnad 4 %.

- 2) Personskada ersättes intill ett belopp av 100 000 kronor för varje skadad eller dödad person, utan begränsning av den sammanlagda ersättning, som kan utgå vid katastrofskada. Uppskattad merkostnad 5 %.
- 3) Personskada ersättes utan någon begränsning. Uppskattad merkostnad 7,5 %.
- 4) För skada å egendom utgår ersättning intill ett belopp av 20 000 kronor. Uppskattad merkostnad 1 %.

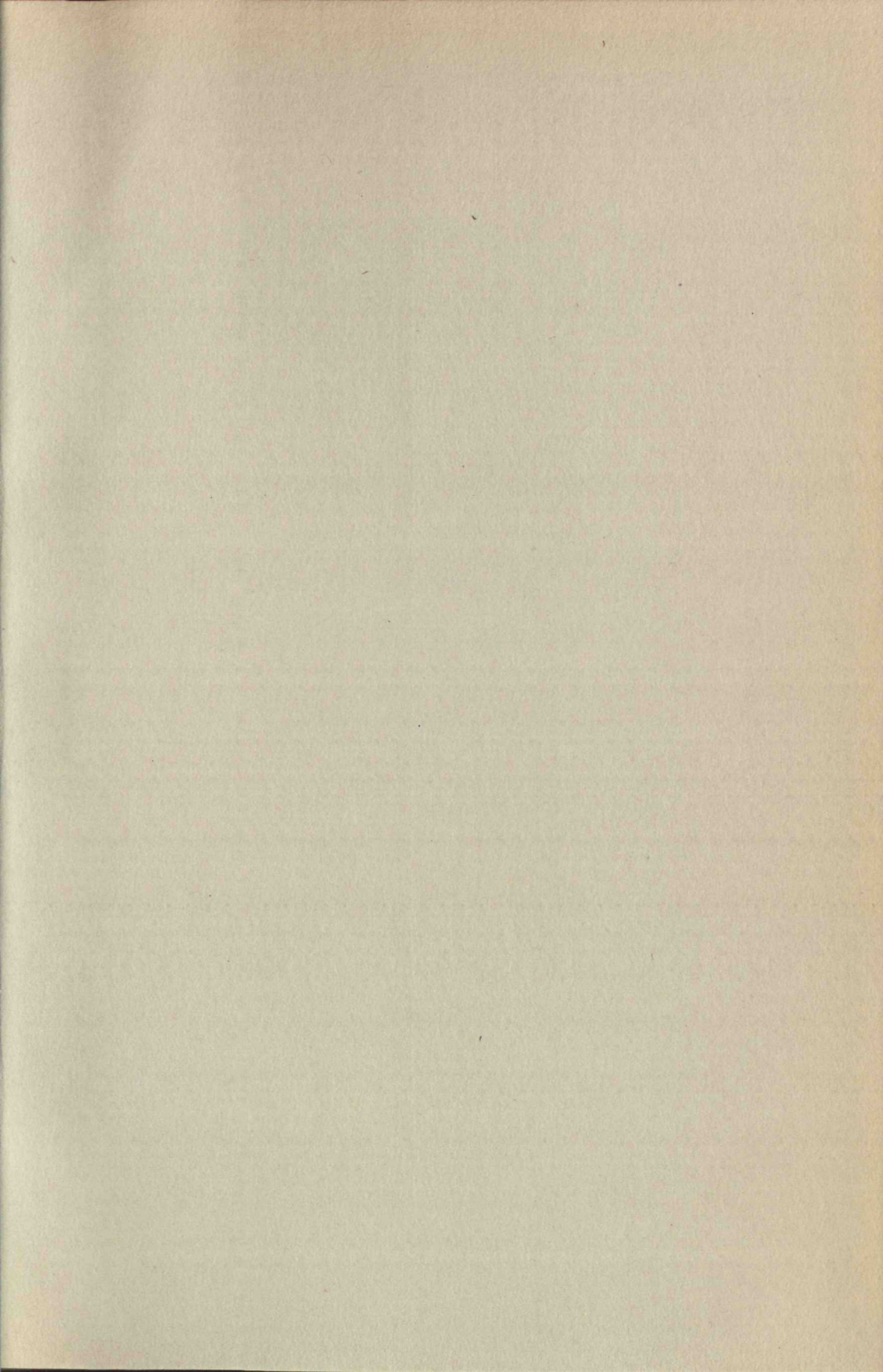
Merkostnaden har beräknats i procent av rättvisande trafikförsäkringspremie. Dock bör observeras att fortsatt inflation skulle komma att höja procenttalen progressivt, d. v. s. i starkare grad än själva inflationsfaktorn.

Slutligen må framhållas, att tidigare erfarenheter visat att existensen av gränssummor medfört en maximering såväl i ersättningskrav som utdömd ersättning. Med hänsyn härtill måste en taxation av ovannämnda art alltid innebära risk för undervärdering.

Stockholm den 3 april 1948.

Trafikförsäkringsföreningen

MAC HALL



Statens offentliga utredningar 1949

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Utredning med förslag om lösdrivarlagens upphävande m. m. [4]
Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning ang. skyddsarbetets organisation m. m. [6]
Betänkande ang. förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. [8]
Betänkande med förslag till lag om registrerade föreningar m. m. [17]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Kommunallagskommitténs betänkande 2 med förslag till ändrade bestämmelser om ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. [24]

Statens och kommunernas finansväsen.

1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande ang. beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. [9]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. [7]
Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. [12]
P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet. I anslutning till OEEC:s interimrapport. [15]
1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. [19]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande om sinnesslövrården. [11]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. [10]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. [1] Andra delen. Särskilda utredningar. [2] Tredje delen. Utlåtanden och förslag i vissa frågor. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Lagberedningens utlåtande angående lagstiftning om gräns mot allmänt vattenområde. [23]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. [18]

Kommunikationsväsen.

Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. [5] Bilagor. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. [14]
Svensk hamnbyggnadspolitik. [21]

Bank-, kredit- och penningväsen.

1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. [13]

Försäkringsväsen.

1945 års försäkringsutredning. 1. Principbetänkande rörande försäkringsväsendet. [25] 2. Betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. [26]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. [20]

Försvarsväsen.

Promemoria över preliminär utredning rörande befälsrekryteringen inom försvaret. [16]
Betänkande rörande gallring av handlingar hos vissa av försvarets myndigheter. [22]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.