

Nr 115

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag
angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77)
om trafikförsäkring å motorfordon, m. m.; given
Stockholms slott den 5 april 1968.*

Kungl. Maj:t vill härmed under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll

dels föreslå riksdagen att godkänna den inom Europarådet den 20 april 1959 avslutade europeiska konventionen om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i fråga om motorfordon,

dels föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon,

2) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.,

dels anhålla om riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Dess nådiga beslut:

BERTIL

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner en inom Europarådet år 1959 avslutad konvention om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i fråga om motorfordon. Samtidigt föreslås vissa av konventionen förordade ändringar i 4 och 22 §§ i 1929 års trafikförsäkringslag.

Vidare läggs fram förslag om ändrad lydelse av 25 och 26 §§ trafikförsäkringslagen. Ändringarna syftar till att medge en smidigare handläggning av mål om underlåtenhet att fullgöra föreskriven försäkringsplikt.

Slutligen läggs fram förslag till ändring av 1 § 1939 års lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., och 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen i syfte att skapa lättnader i kraven på försäkring, registrering och beskattning av motorfordon som förhys av krigsmakten i samband med repetitions- och beredskapsövningar.

1) Förslag
till
Lag
angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å
motorfordon

Härigenom förordnas, att 4, 22, 25 och 26 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 §.

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

Försäkringsplikt åligger icke staten. Konungen kan, under förutsättning av ömsesidighet, befria främmande stat från försäkringsplikt.

Har sådan — — — — — trafikförsäkring funnits.

22 §.

Det åligger ägare, brukare eller förare av motorfordon att underrätta försäkringsgivaren, så snart han fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall, och att på begäran lämna försäkringsgivaren behövliga upplysningar och handlingar.

Föres mot — — — — — anstalter förlustig.

25 §.

Varder någon fälld till ansvar för förseelse, som i 24 § första stycket avses, äge ock domstolen vid vite förelägga honom att fullgöra försäkringsplikten.

Har någon gjort sig skyldig till förseelse enligt 24 § första stycket, kan domstol i mål om ansvar för förseelsen eller också på särskild

¹ Senaste lydelse av 4 § se 1967:664 samt av 25 och 26 §§ se 1933:179.

(Nuvarande lydelse)

Den som under tid, då han är ställd under åtal för förseelse enligt 24 § andra eller tredje stycket, fortsätter samma förseelse skall, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

(Föreslagen lydelse)

talans sedan domen i sådant mål vunnit laga kraft förelägga honom vid vite att fullgöra försäkringsplikten.

Om någon under tid då han är ställd under åtal för förseelse enligt 24 § andra eller tredje stycket fortsätter samma förseelse, skall som särskilt brott anses vad han förbrutit före varje åtal.

26 §.

Förseelse mot denna lag åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol. Avser åtalet förseelse enligt 24 § första stycket, skall det anhängiggöras vid domstol i den ort där fordonet skall anses hava sin hemort.

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

Åtal för förseelse enligt 24 § första stycket och talan om föreläggande eller utdömande av vite som avses i 25 § första stycket må upptagas av rätten i den ort där fordonet skall anses hava sin hemort, om denna rätt med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1968.

2) Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 31 oktober 1939 med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Försäkringsplikt jämligt 1 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon skall icke åligga ägare eller innehavare av motorfordon under tid, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt föreskrifter i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), beredskapsförfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 297), lagen den 31 mars 1938 (nr 90) om förfoganderätt för luftskyddets behov eller rekvisitionslagen den 31 mars 1938 (nr 87).

Försäkringsplikt enligt 1 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon åligger icke

a) ägare eller innehavare av motorfordon under tid, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584), allmänna förfogandelagen den 26 maj 1954 (nr 279) eller civilförsvarslagen den 22 april 1960 (nr 74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen den 29 mars 1963 (nr 110);

b) ägare eller innehavare av motorfordon, som icke är upptaget i bilregistret, under tid då fordonet innehaves av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet, eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

Sådan försäkringsplikt skall ej heller föreligga, då motorfordon brukas för att avlämnas enligt berörda förfogande- eller rekvisitionslagar eller för att hemföras efter förfogande eller rekvisition eller då sådant for-

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

don brukas för inmönstring enligt häst- och fordonsanskaffningslagen den 27 april 1934 (nr 84).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1968.

3) Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen

den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

11 §.

2 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. må reservregistrerat fordon, som är försett med skylt eller registreringsnummer på sätt stadgas i fråga om registrerat fordon, utan ny registrering brukas, då fordonet enligt bestämmelserna i rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584), allmänna förfogandelagen den 26 maj 1954 (nr 279) eller civilförsvarslagen den 22 april 1960 (nr 74) är taget i anspråk med nyttjanderätt, så ock då brukandet avser fordonets avlämnande enligt berörda lagar eller dess hemförande efter förfogande eller rekvisition.

2 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. må reservregistrerat fordon, som är försett med skylt eller registreringsnummer på sätt stadgas i fråga om registrerat fordon, brukas utan ny registrering

a) under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584), allmänna förfogandelagen den 26 maj 1954 (nr 279) eller civilförsvarslagen den 22 april 1960 (nr 74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen den 29 mars 1963 (nr 110);

b) under tid då fordonet innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet, eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal, under förutsättning att fordonet uppfyller villkoren i 10 § 4 mom. för att upptagas i bilregister.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1968.

¹ Omtryckt 1967:856.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 8 mars 1968.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i trafikförsäkringslagstiftningen m. m.* och anför.

Bestämmelser om skyldighet för ägare av motorfordon att ta och vidmakthålla trafikförsäkring finns i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon. Inom Europarådet har utarbetats en konvention om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i samband med bruk av motorfordon. Konventionen öppnades för undertecknande den 20 april 1959. Den skall ratificeras och träder i kraft när den har ratificerats av fyra medlemsländer. Hittills har den ratificerats endast av Grekland, Norge och Förbundsrepubliken Tyskland.

Sverige undertecknade konventionen den 20 april 1959. Konventionen har undertecknats också av Belgien, Frankrike, Italien, Luxemburg och Österrike.

Konventionen stämmer i sina huvuddrag väl överens med den svenska lagstiftningen på området. Frågan om en svensk ratifikation av konventionen har trots detta fått anstå, beroende på att man velat avvakta de överväganden som kunde föranledas av det förslag till ny lag om trafikförsäkring som bilskadeutredningen lade fram år 1957 (SOU 1957: 36). Detta förslag fick ett blandat mottagande under remissbehandlingen och frågan om ny trafikförsäkringslagstiftning har fått stå tillbaka för mer angelägna reformer.

Frågan om svenskt tillträde till konventionen har emellertid fått aktualitet på nytt i samband med att det inom Europarådet har påbörjats ett expertarbete med sikte på en harmonisering av bilansvarighetslagstiftningen i medlemsländerna. Under det arbetet har också diskuterats frågan om en översyn av trafikförsäkringskonventionen. En sådan översyn förutsätter att flertalet medlemsländer har tillträtt konventionen. Inom expertkommittén har därför rått enighet om att det skulle vara fördelaktigt om de medlems-

länder som ännu står utanför konventionen ratificerade denna. Ett svenskt tillträde till konventionen förutsätter endast obetydliga lagändringar och torde inte hindra en framtida reformering av vår interna trafikförsäkringslagstiftning.

Jag anhåller under hänvisning till det anförda att få ta upp frågan om Sveriges tillträde till trafikförsäkringskonventionen och om därav föranledd lagstiftning.

Konventionen i de engelska och franska versionerna samt i översättning till svenska torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Härutöver anhåller jag efter samråd med cheferna för kommunikations- och finansdepartementen att få ta upp vissa andra frågor som rör bl. a. registrering och beskattning av motorfordon. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 23 november 1965 har försvarets civilförvaltning (FCF) hemställt om sådana lag- och författningsändringar som behövs för att vinna vissa lättnader i kraven på försäkring, registrering och beskattning av motorfordon som förhyrs av krigsmakten i samband med repetitions- och beredskapsövningar. FCF föreslår vissa ändringar i lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) och i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Vidare har riksåklagaren i skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 september 1967 hemställt om ändring av bestämmelserna i 26 § trafikförsäkringslagen om behörig domstol för prövning av åtal för vissa förseelser mot lagen. Förslaget syftar till att medge en smidigare handläggning av mål om underlåtenhet att fullgöra föreskriven trafikförsäkringsplikt.

FCF:s och riksåklagarens framställningar har remissbehandlats. Över FCF:s framställning har yttranden avgetts av Göta hovrätt, överståthållarämbetet (ÖÅ) — som bifogat yttrande av polischefen i Stockholms polisdistrikt — överbefälhavaren (ÖB), länsstyrelserna i Stockholms län, Östergötlands län, Jönköpings län, Göteborgs och Bohus län, Kopparbergs län, Västernorrlands län och Västerbottens län, länsstyrelsen i Malmöhus län — som bifogat yttranden av polismyndigheten i Malmö, polismyndigheten i Hälsingborg och statens bilinspektion i Malmö — statens järnvägar, poststyrelsen, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, generaltullstyrelsen, försäkringsinspektionen, bilskattutredningen, bilregisterutredningen, Försäkringsjuridiska föreningen, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Motorbranschens riksförbund och Sveriges biluthyrarens riksförbund. Dessutom har centrala civila transportkommittén i särskild skrivelse i anslutning till FCF:s framställning hemställt att de av FCF föreslagna författningsändringarna utsträcks till att avse också fordon som för-

hyrs av staten för vissa ändamål inom ramen för den civila delen av totalförsvaret. Över riksåklagarens framställning har yttranden avgetts av Svea hovrätt, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradshövdingar och Föreningen Sveriges stadsdomare.

Sveriges tillträde till Europarådskonventionen om obligatorisk trafikförsäkring och därav föranledd lagstiftning

Huvuddragen av gällande svensk lagstiftning

1929 års lag om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen, TFL) och vissa till denna knutna specialförfattningar syftar till att bereda ett försäkringsmässigt skydd för den som lider sådan skada i följd av trafik med motorfordon för vilken fordonets ägare, brukare eller förare är ansvarig enligt lag. Sådan skadeståndsskyldighet uppkommer i första hand enligt lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Men försäkringskyddet gäller också när skadeståndsansvar inträder enligt allmänna skadeståndsregler. Lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal är tillämplig på avtal om trafikförsäkring i sådana frågor som inte regleras i trafikförsäkringslagen.

Trafikförsäkring är i princip obligatorisk. Enligt 1 § TFL skall trafikförsäkring finnas för alla motorfordon som är registrerade i Sverige eller som brukas här i landet utan registrering.

Med motorfordon förstås enligt 2 § TFL motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran (även moped), motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och som är försett med gummihjul (t. ex. traktor med gummihjul) samt annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet över 30 kilometer i timmen. Med fordon förstås härvid varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och som inte löper på skenor. Till motorfordon hänförs dock inte luftfartyg eller motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Enligt samma lagrum äger TFL inte tillämpning på sådant motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område.

Trafikförsäkring skall enligt 1 § TFL tas och hållas vid makt av fordonets ägare. Innehar någon fordon på grund av avbetalningsköp, åvilar försäkringsplikten honom, även om äganderätten till fordonet inte har övergått på honom. Försäkringsplikten är sanktionerad genom straff- och vitesbestämmelser i 24—26 §§. Medlem av konungahuset samt staten, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus och, i vissa

fall, utlänning som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat är enligt 4 § befriade från försäkringsplikt. Har sådan ägare av motorfordon inte tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren inte är ansvarig enligt lag, är han likväl skyldig att till den skadelidande utge vad denne skulle ha varit berättigad att få ut av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring hade funnits. Visst undantag från försäkringsplikten föreligger vidare enligt 1939 års lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Trafikförsäkring medför enligt 3 § TFL rätt för den som på grund av skada i följd av trafik med motorfordon är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare att få ut skadeståndet direkt av försäkringsgivaren. Den skadelidande har med andra ord rätt till s. k. direkt talan mot försäkringsgivaren. I den mån försäkringsgivaren inte har gjort förbehåll om annat, gäller försäkringen också för försäkringstagaren mot den ansvarighet för skada som åvilar honom, dvs. som ansvarsförsäkring. Utan särskilt åtagande är försäkringsgivaren dock inte ansvarig för skada på fordonet eller på egendom som befordras med fordonet. För skada på föraren av fordonet är försäkringsgivaren ansvarig endast om försäkringstagaren är ansvarig för skadan. Utan särskilt åtagande är försäkringsgivaren inte heller ansvarig för skada på person som färdas med fordonet när detta brukas olovligen och den som färdas med fordonet har vetskap därom.

Försäkringsgivarens ansvarighet är för varje händelse, som medför skada, begränsad till 25 milj. kr. i anledning av personskada med begränsning till 1 milj. kr. för varje skadad eller dödad person och till 1 milj. kr. i fråga om egendomsskada (11 §). Om försäkringsbeloppet 25 milj. kr. i visst fall inte förslår till full ersättning åt alla skadelidande, nedsätts deras skadestånd proportionellt (15 § första stycket). Om ersättning har utgivits till någon skadelidande med högre belopp än som motsvarar hans andel i försäkringsbeloppet enligt denna regel, har annan skadelidande rätt endast till återstoden, om han inte inom 30 dagar efter den skadeorsakande händelsen underrättat försäkringsgivaren om skadefallet eller försäkringsgivaren visste eller hade skäligen anledning anta att denne skadelidande skulle rikta ersättningsanspråk mot honom. Den som mottagit för hög betalning i ond tro är återbetalningsskyldig för det överskjutande beloppet (15 § andra stycket andra punkten). Att en skadelidande tillerkänts skadestånd genom dom hindrar inte att frågan om och i vad mån andel i försäkringsbeloppet skall beräknas för det utdömda skadeståndet blir prövad i en senare tvist mellan annan skadelidande och försäkringsgivaren angående försäkringsbeloppets fördelning (16 §).

Försäkringsgivaren är skyldig att betala ränta på det skadeståndsbelopp för vilket han svarar, även om försäkringsbeloppet därigenom överskrids.

Vidare är han i princip skyldig att utöver försäkringsbeloppet betala en skadelidandes skäliga kostnader i rättegång mot fordonets ägare, brukare eller förare (17 §).

Om den skadelidande utnyttjar sin rätt till direkt talan mot försäkringsgivaren, kan denne resa samma invändningar som ägaren, brukaren eller föraren av fordonet hade kunnat göra, om anspråket riktats mot honom. Försäkringsgivarens ansvarighet sträcker sig alltså inte i något fall längre än det skadeståndsansvar som lagligen åvilar ägaren, brukaren eller föraren. Å andra sidan får försäkringsgivaren inte mot den skadelidande åberopa omständighet som beror av annan än denne, dvs. bl. a. inte försäkringsvillkor som begränsar hans ansvarighet mot försäkringstagaren (19 §). I den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet mot försäkringstagaren har han regressrätt mot denne för skadestånd som han utgett till tredje man (20 § första stycket). Mot ägare, brukare eller förare, som jämte försäkringstagaren är ansvarig för skadan, har försäkringsgivaren en regressrätt som i princip har samma omfattning som regressrätten mot försäkringstagaren (20 § andra stycket). I övrigt föreskrivs inga begränsningar i regressrätten mot tredje man som är ansvarig för skadan.

Om den skadelidande för talan om ersättning mot ägaren, brukaren eller föraren av fordonet, är han skyldig att underrätta försäkringsgivaren därom i så god tid att denne kan inträda i rättegången. Underlåter han detta kan det medföra att han förlorar sin rätt mot försäkringsgivaren (22 §).

Har avtal om trafikförsäkring upphört att gälla efter uppsägning eller av annan orsak, svarar försäkringsgivaren i allmänhet ändå för skadefall som inträffar inom 30 dagar från det anmälan om dagen för avtalets upphörande inkom till den myndighet där fordonet är registrerat. Denna regel gäller dock inte, om den skadelidande är berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring. Den är dessutom tillämplig bara på motorfordon som är registrerat i Sverige (18 §).

Trafikförsäkring får enligt 6 § TFL meddelas endast av försäkringsanstalt som inrättats av staten eller anstalt som har fått tillstånd därtill av Kungl. Maj:t. Anstalt som har fått sådant tillstånd är i princip också skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. Anstalternas verksamhet regleras av vissa bestämmelser i 7 och 8 §§ TFL samt föreskrifter som meddelats med stöd av dessa paragrafer. Försäkringsinspektionen är tillsynsmyndighet. Tillstånd att meddela trafikförsäkring kan under vissa förhållanden återkallas av Kungl. Maj:t.

Om föreskriven trafikförsäkring saknas eller om det i visst fall inte kan klarläggas genom vilket fordon skada har förorsakats, är samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvariga för skadan (21 §). För reglering av sådana skador har anstalterna bildat en förening, Trafikförsäkringsföreningen. Dennas stadgar har fastställts av Kungl. Maj:t. Varje försäkrings-

anstalt är enligt koncessionsvillkoren skyldig att tillhöra föreningen. Mellan anstalterna inbördes fördelas ansvarigheten för föreningens förbindelser efter storleken av inlutna premier.

Trafikförsäkringsföreningen har oinskränkt regressrätt mot den som är ansvarig för skada som föreningen har ersatt.

I fråga om utomlands registrerade motorfordon gäller särskilda bestämmelser. Motorfordon, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, får enligt 5 § TFL brukas i tillfällig trafik i Sverige utan svensk trafikförsäkring, under förutsättning att försäkringsanstalt som har tillstånd att meddela trafikförsäkring här i landet har förbundit sig att svara enligt svenska trafikförsäkringsregler för skada i följd av trafik med fordonet och förbindelsen har utfärdats enligt de föreskrifter Kungl. Maj:t meddelat. Enligt 6 § kungörelsen den 13 december 1963 (nr 655) med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet skall sådan förbindelse godkännas av försäkringsinspektionen.

På förevarande område har etablerats ett nordiskt samarbete, som resulterat i att ett nordiskt trafikförsäkringsområde upprättats. Regler härom har för svensk rätts del tagits upp i nyssnämnda kungörelse. De innebär i huvudsak att formaliteterna i fråga om kontroll av försäkringsförhållandena slopats för den internordiska trafiken och att vid trafik med fordon, som är hemmahörande i icke-nordiskt land, inom det nordiska trafikförsäkringsområdet, dvs. Danmark, Finland, Norge och Sverige, skall finnas trafikförsäkring som gäller inom hela området. Kontroll av att sådan försäkring finns sker vid inpasserandet över gränsen till det nordiska trafikförsäkringsområdet.

TFL innehåller också vissa regler om livränta som utgår ur trafikförsäkring (12—14 §§) samt vissa exekutions- och processrättsliga bestämmelser (23 och 26 §§).

Huvuddragen av Europarådskonventionen

Europarådskonventionen om obligatorisk trafikförsäkring av den 20 april 1959 bygger på ett förslag som utarbetats av en expertkommitté inom rådet under medverkan av representanter för flertalet dåvarande medlemsländer, däribland Sverige.

Själva konventionen innehåller bara ett fåtal materiellrättsliga regler (art. 1—11), vilka är av allmän natur och anger ramen för konventionsstaternas åtaganden att inrätta system för obligatorisk trafikförsäkring, samt sedvanliga slutbestämmelser (art. 12—16). I en bilaga till konventionen («Annex I») har tagits upp detaljerade materiellrättsliga regler, s. k. tilläggsbestämmelser («annexed provisions»), vilka utgör en integrerande del av konventionens regelsystem. Bilagan är utformad och betecknad som en

»lag» (»law»). Man torde ha avsett att bestämmelserna skall kunna infogas i stort sett oförändrade i nationell lag. Sätillvida har de karaktären av en uniform lag.

Vissa av konventionsbestämmelserna är fakultativa och ger således konventionsstaterna frihet att välja alternativa lösningar. Därjämte har i ytterligare en bilaga till konventionen (»Annex II») angetts 16 olika reservationer eller förbehåll om avvikelser från konventionens regelsystem, vilka det i princip står varje konventionsstat fritt att utnyttja.

I det särskilda signaturprotokollet (»Protocol of Signature») har intagits en deklARATION rörande innebörden i visst hänseende av det i konventionen använda uttrycket motorfordon (»motor vehicles»).

Bestämmelserna i själva konventionen. Enligt *art. 1 mom. 1* förbinder sig varje konventionsstat att inom sex månader från den dag konventionen träder i kraft för den staten trygga rättigheterna för personer, som lider skada orsakad av motorfordon inom dess område, genom att införa ett obligatoriskt försäkringssystem i överensstämmelse med tilläggsbestämmelserna. Härigenom garanteras de skadelidande ett visst minimiskydd. Enligt *art. 1 mom. 2* står det varje konventionsstat fritt att införa bestämmelser som ger de skadelidande ett vidsträcktare skydd. I *art. 1 mom. 3* ges vissa bestämmelser om skyldighet för konventionsstat att lämna upplysningar om innehållet i sin nationella lagstiftning till Europarådets generalsekreterare, som vidarebefordrar dem till övriga konventionsstater och till Europarådets övriga medlemsländer.

Varje konventionsstat får enligt *art. 2* från obligatorisk försäkring undanta motorfordon, vars begagnande kan anses medföra bara ringa eller ingen fara. Undantag får också göras för fordon som ägs av den statens eller av andra staters offentliga myndigheter eller av mellanstatliga organisationer. Enligt samma artikel står det vidare varje konventionsstat fritt att fastställa de minimibelopp som skall täckas av den obligatoriska försäkringen.

Art. 3 innehåller bestämmelser om rätt att göra sådant förbehåll som anges i Annex II till konventionen och om återtagande av sådant förbehåll.

Undantag eller beslut med stöd av *art. 2* samt förbehåll som görs enligt *art. 3* får enligt *art. 4* verkan endast inom vederbörande konventionsstats område och medför inte någon inskränkning i tillämpningen av lagstiftningen om obligatorisk försäkring i andra konventionsstater. Konventionsstaterna skall fortlöpande lämna Europarådets generalsekreterare upplysningar om innehållet i staternas lagbestämmelser i fråga om sådana undantag, beslut och förbehåll som avses i *art. 2* och *3*. Generalsekreteraren har att sörja för att dessa upplysningar vidarebefordras till övriga konventionsstater och till Europarådets övriga medlemsländer.

I *art. 5* föreskrivs, att när såväl regler om obligatorisk motorfordonsförsäkring som ett system för social trygghet är tillämpliga i fråga om ersätt-

ning för skada orsakad av motorfordon, frågan om den skadelidandes rätt och om samordningen av ersättningssystemen avgörs enligt nationell lag.

Art. 6 innehåller specialbestämmelser om prov och tävlingar med motorfordon. Dessa bestämmelser behandlas i det följande i anslutning till *art. 4* i tilläggsbestämmelserna.

Motorfordon som vanligen befinner sig utanför en konventionsstats område och tillhör en annan konventionsstat eller en delstat i annan konventionsstat, som är förbundsstat, är enligt *art. 7* undantaget från tillämpningen av försäkringsbestämmelserna inom förstnämnda stat, om fordonet åtföljs av intyg utfärdat av regeringen i den andra konventionsstaten att fordonet tillhör den staten eller någon av dess delstater. Intyget skall också ange den myndighet eller den inrättning i hemstaten som det åligger att ersätta skada enligt uppehållslandets lag och som kan instämmas till domstol vilken enligt den lagen är behörig i sådana frågor. Den stat eller delstat som äger fordonet skall garantera att sådan ersättning betalas.

Enligt *art. 8* skall konventionsstaterna främja att sådana inrättningar etableras och drivs som utfärdar internationella försäkringsbevis och svarar för regleringen av skador i följd av sådan trafik med motorfordon som enligt vissa regler i tilläggsbestämmelserna får ske utanför fordonets hemstat utan att trafikförsäkring finns.

Varje konventionsstat förbinder sig enligt *art. 9 mom. 1* att antingen inrätta en garantifond eller vidta liknande åtgärder för att bereda ersättning åt den som lider trafikskada under sådana omständigheter att skadeståndsansvar visserligen föreligger men ersättning inte utgår ur trafikförsäkring på den grund att försäkringsplikten inte fullgjorts eller att den som är ansvarig för skadan inte kan identifieras eller att undantag från försäkringsplikten gäller enligt *art. 3 mom. 1* första punkten i tilläggsbestämmelserna, dvs. fall då den skadeståndsskyldige tagit fordonet i besittning utan ägarens eller annan rättmätig innehavares samtycke. Det ankommer på vederbörande konventionsstat att bestämma villkoren för och omfattningen av rätten till sådan ersättning. Enligt *art. 9 mom. 2* skall medborgare i en konventionsstat kunna göra gällande sådan rätt som avses i *mom. 1* i varje annan konventionsstat på samma villkor som medborgare i den staten.

Enligt *art. 10* förbinder sig konventionsstaterna att i sin nationella lagstiftning bestämma, vilken eller vilka personer det åligger att hålla motorfordon försäkrat, och att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att tvinga fram efterlevnad av tilläggsbestämmelserna, om så behövs i förening med straffrättsliga eller administrativa påföljder.

Beträffande tillämpningen av tilläggsbestämmelserna förbinder sig konventionsstaterna vidare att i sin nationella lagstiftning ta in bestämmelser om beviljande, upphörande och återkallande av tillstånd för försäkringsgivare att meddela trafikförsäkring och, om så behövs, motsvarande bestäm-

melser för de i art. 8 angivna inrättningarna och sådana garantifonder som avses i art. 9. Konventionsstaterna skall vidare meddela bestämmelser om kontroll av den verksamhet som bedrivs av försäkringsgivare och sådana inrättningar och fonder som nyss nämnts.

Enligt *art. 11* skall varje konventionsstat, i den mån det behövs, bestämma vilken myndighet eller person som har att ta emot sådana underrättelser om att försäkringsavtal upphört att gälla m. m. som föreskrivs i art. 9 i tilläggsbestämmelserna. Konventionsstaterna skall var för sig också bestämma vilken verkan försäkringsavtalet skall ha när äganderätten till försäkrat fordon övergår till annan.

Art. 12—16 innehåller slutbestämmelser. Konventionen står öppen för undertecknande av Europarådets medlemsländer. Den skall som nämnts ratificeras och träder i kraft 90 dagar efter deponerandet av det fjärde ratifikationsinstrumentet. Depositarie är Europarådets generalsekreterare. För signatärmakt som ratificerar efter det att det fjärde ratifikationsinstrumentet deponerats träder konventionen i kraft 90 dagar efter dagen för deponerandet av den statens ratifikationsinstrument (*art. 15*). Stat som inte är medlem av Europarådet kan på inbjudan av rådets ministerkommitté ansluta sig till konventionen (*art. 16*). Konventionsstat får inte annat än i trängande fall säga upp konventionen förrän efter två år från det konventionen trätt i kraft i förhållande till den staten. Uppsägning sker skriftligen hos depositarien och får verkan tre månader efter den dag depositarien mottog uppsägningen (*art. 12*).

Om en konventionsstat efter det konventionen trätt i kraft för den staten vill göra en reservation, som antingen inte finns upptagen i Annex II eller finns upptagen där men inte utnyttjats av vederbörande stat vid dess tillträde till konventionen eller som därefter har återtagits av den staten, skall anmälan göras hos Europarådets generalsekreterare. Reservationen blir tillåtlig endast om övriga konventionsstater lämnar skriftligt samtycke inom sex månader från det de underrättats om reservationen (*art. 13*).

I övrigt hänvisas beträffande slutbestämmelserna till konventionstexten.

Tilläggsbestämmelserna. I *art. 1* definieras uttrycket motorfordon såsom mekaniskt drivet fordon, som är avsett för färd på marken, med undantag av fordon som går på skenor men inbegripet släpfordon kopplat till motorfordon och, i den mån en konventionsstats regering så bestämmer, okopplat släpfordon som är konstruerat eller inrättat för att dras av motorfordon och att medföra personer eller gods. I art. 1 definieras vidare uttrycken försäkrad, skadelidande och försäkringsgivare.

Enligt *art. 2 mom. 1* får motorfordon inte föras på allmän väg, på mark till vilken allmänheten äger tillträde eller på enskild mark till vilken ett begränsat antal personer äger tillträde, om inte det skadeståndsansvar som kan uppkomma på grund av sådan trafik med fordonet är täckt av försäk-

ring i enlighet med tilläggsbestämmelserna. Sådan försäkring skall tas hos försäkringsgivare som godkänts för detta ändamål av vederbörande konventionsstats regering. Motorfordon som vanligen finns utanför en konventionsstats område (»normally stationed outside the national territory») får utan försäkring föras inom den statens område, under förutsättning att en av den statens regering för ändamålet erkänd inrättning har åtagit sig att enligt statens lag svara för och reglera skada som fordonet orsakar (*art. 2 mom. 2*).

Försäkring skall enligt *art. 3* täcka den ansvarighet för skada som kan åvila ägare, förare eller innehavare av det försäkrade fordonet men behöver inte täcka ansvarighet som åvilar den som kommit i besittning av fordonet genom stöld eller våld eller i övrigt utan ägarens eller innehavarens samtycke. I sistnämnda fall skall dock försäkringen täcka den ansvarighet för skada som åvilar föraren, om dennes besittningstagande möjliggjorts genom ägarens eller innehavarens vållande eller om han är anställd för att föra fordonet. Försäkringen skall omfatta skada som inom konventionsstatens område tillfogas person och egendom med undantag för skada på det försäkrade fordonet och på egendom som befordras med detta. Konventionen betecknar visserligen enligt definitionen i *art. 1 mom. 1* i konventionen de personer, vilkas skadeståndsansvar sålunda skall täckas, som »de försäkrade» (»the assured»). Detta får dock inte tas till intäkt för att den obligatoriska försäkringen måste utgöra ansvarsförsäkring till förmån för dessa personer. Av förarbetena framgår klart att konventionen inte åsyftar annat eller mera än att etablera ett försäkringsmässigt skydd till förmån för de skadelidande och således inte avser att reglera förhållandet mellan försäkringsgivaren och dem vilkas skadeståndsansvar skall täckas. Sistnämnda kategori betecknas dock i det följande för enkelhetens skull som försäkringshavare.

Enligt *art. 4 mom. 1* kan följande personer uteslutas från försäkringskyddet, nämligen a) föraren av det fordon som orsakar skadan, försäkringstagaren samt var och en vilkens skadeståndsansvar är täckt av försäkringen, b) make till nu nämnd person och c) annan medlem av sådan persons familj, vilken sammanbor med honom eller är beroende av honom för sin försörjning eller befordras med det fordon som orsakar skadan.

Från den obligatoriska försäkring som föreskrivs i konventionen får enligt *art. 4 mom. 2* undantas fordon som deltar i sådana prov eller tävlingar som avser hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet och genomförs med vederbörligt tillstånd (»authorized»). Enligt *art. 6* i själva konventionen får sådant tillstånd meddelas endast om skadeståndsansvaret för dels den som ordnar sådant prov eller tävling och dels fordonens ägare, brukare eller förare är täckt av särskild försäkring som uppfyller föreskrifterna i tilläggsbestämmelserna.

Om det i försäkringsvillkoren bestämts att försäkringshavare själv skall

till någon del stå för skadeersättningen, är försäkringsgivaren enligt *art. 5* likväl i förhållande till den skadelidande ansvarig för denna del av ersättningen.

I *art. 6 mom. 1* föreskrivs, att den skadelidande skall kunna rikta sitt anspråk direkt mot försäkringsgivaren. I *mom. 2* av samma artikel ges regler för hur det skall förfaras, om det finns flera skadelidande och de skadestånd som tillkommer dem sammanlagt överstiger försäkringsbeloppet. I sådant fall skall de skadelidandes anspråk på ersättning av försäkringsgivaren nedsättas proportionellt intill nämnda belopp. Försäkringsgivare, som på grund av bristande kännedom om andra skadelidandes anspråk i god tro gett ut mera till en skadelidande än som rätteligen tillkommer denne, är dock i förhållande till övriga skadelidande ansvarig endast för återstoden av försäkringsbeloppet.

Art. 7 innehåller bestämmelser om skyldighet för försäkringshavare att underrätta försäkringsgivaren om inträffade skadefall m. m. Enligt samma artikel skall försäkringsgivaren kunna göra försäkringshavare till part i rättegång som en skadelidande inlett mot försäkringsgivaren.

Enligt *art. 8 mom. 1* preskriberas den skadelidandes rätt till talan mot försäkringsgivaren efter två år, räknat från det den skadeorsakande händelsen inträffade. Enligt samma artikel *mom. 2* medför skriftligen framställt anspråk att preskriptionstiden upphör att löpa i förhållande till försäkringsgivaren intill dess denne skriftligen förklarar att han avbrutit förhandlingar. Senare framställt anspråk har inte sådan preskriptionsavbrytande verkan.

Försäkringsgivaren får enligt *art. 9 mom. 1* inte mot den skadelidande göra gällande den rätt att innehålla eller minska förmånerna enligt försäkringsavtalet som han kan ha gentemot försäkringshavare enligt avtalet eller på detta tillämpliga lagbestämmelser. Enligt *art. 9 mom. 2* får den omständigheten att försäkringsavtalet är ogiltigt eller har upphört att gälla eller att avtalet eller åtagande på grund därav har tillfälligt upphört att gälla åberopas av försäkringsgivaren mot den skadelidande endast i fråga om skadefall som har inträffat efter det 16 dagar förflutit från det försäkringsgivaren lämnat meddelande om avtalets ogiltighet eller upphörande. Har flera försäkringar meddelats efter varandra, skall vad nu sagts tillämpas endast på den försäkringsgivare som senast meddelat försäkring. Enligt föreskrift i *art. 9 mom. 3* skall bestämmelserna i *mom. 1* och *2* inte tillämpas i den mån skadan täcks av annan försäkring. I *art. 9 mom. 4* föreskrivs vidare, att bestämmelserna i *mom. 1* och *2* inte inskränker försäkringsgivarens rätt till talan mot försäkringstagaren eller mot annan försäkringshavare.

I *art. 10* föreskrivs, att tillägsbestämmelserna till den del de åsyftar att bereda skadelidande skydd inte kan åsidosättas genom avtal mellan enskilda parter.

Förbehåll. Enligt art. 3 mom. 1 i konventionen får konventionsstat, när den ratificerar eller ansluter sig till konventionen, göra ett eller flera av de 16 förbehåll mot konventionen och tilläggsbestämmelserna som anges i Annex II till konventionen. I fråga om innebörden av dessa förbehåll hänvisas till konventionstexten. Vissa av förbehållen berörs närmare i det följande.

Signaturprotokollet. Enligt signaturprotokollet skall definitionen i art. 1 i tilläggsbestämmelserna av uttrycket motorfordon inbegripa sådant mekaniskt drivet fordon avsett för färd på marken som är anslutet till elektrisk ledning, med undantag av fordon som går på skenor, samt cykel försedd med hjälpmotor.

Departementschefen

Trafikförsäkringssystemen i skilda länder uppvisar ganska betydande principiella och tekniska olikheter. Det är därför förenat med stora svårigheter att åstadkomma helt likformiga regler på detta område. Med den föreliggande Europarådskonventionen om obligatorisk trafikförsäkring har inte heller åsyftats att skapa fullständigt enhetliga trafikförsäkringssystem i konventionsstaterna. Riktpunkten har i stället varit att åstadkomma vissa gemensamma grundläggande regler, som ger ett minimiskydd för dem som lider skada i följd av trafik med motorfordon. Även om denna begränsade målsättning i viss mån förringar värdet av konventionen, innebär dock denna att de nationella trafikförsäkringssystemen bringas i närmare överensstämmelse med varandra och kommer att bygga på samma huvudprinciper. Detta är av stort värde. Med hänsyn till det nära sambandet på detta område mellan skadestånd och försäkring kan det dessutom antas att arbetet på att skapa enhetliga bilansvarighetsregler i de västeuropeiska länderna underlättas, om trafikförsäkringssystemen närmas till varandra.

Konventionen vilar på grundläggande principer som nära överensstämmer med grunderna för vår svenska lagstiftning på området. Endast på ett begränsat antal punkter föreligger sådana avvikelser att en ratifikation av konventionen föranleder ändringar i de svenska bestämmelserna eller förbehåll mot konventionen. Skiljaktigheterna mellan konventionen och svensk lag är inte av principiell betydelse. Med hänsyn härtill och till det tidigare nämnda intresset av att så många stater som möjligt biträder konventionen förordar jag, att Sverige ratificerar konventionen. För detta talar också att Norge redan har ratificerat konventionen och att man i Danmark är inställd på att nu tillträda konventionen.

Med utgångspunkt från en jämförelse mellan konventionens regelsystem och svensk lagstiftning i ämnet vill jag i det följande närmare undersöka vilka lagändringar som krävs för Sveriges tillträde till konventionen och

vilka förbehåll mot konventionen och dess tilläggsbestämmelser som Sverige bör göra.

Konventionen utgår liksom den svenska trafikförsäkringslagen från att trafikförsäkring skall vara obligatorisk. Enligt konventionen åligger det konventionsstat att i sin nationella lagstiftning bestämma vem som har att fullgöra försäkringsplikten. Sådan bestämmelse finns i 1 § TFL, som föreskriver att försäkringsplikten åvilar ägaren eller, vid avbetalningsköp, innehavaren av motorfordonet.

Enligt konventionen har konventionsstat rätt att från den obligatoriska försäkringen undanta motorfordon som ägs av offentlig myndighet i den staten eller i annan stat eller av mellanstatlig organisation (art. 2 mom. 2). Vidare är motorfordon, som vanligen befinner sig utanför en konventionsstat, inom denna stats område undantaget från försäkringsplikten, om det åtföljs av intyg som visar att fordonet tillhör en annan konventionsstat (art. 7). Enligt 4 § TFL föreligger inte försäkringsplikt för medlem av konungahuset, staten, främmande statsöverhuvud, medlem av främmande regerande furstehus och, enligt vad Konungen under villkor av ömsesidighet förordnar, utlänning som tillhör främmande stats härvarande beskickning eller konsulat.

I fråga om rätt till undantag från försäkringsplikten avviker således konventionen från TFL. En lagändring måste därför ske i samband med att Sverige ratificerar konventionen. Utrymme måste skapas i TFL för att befria annan konventionsstat och delstat i sådan stat från försäkringsplikt i fråga om fordon som tillhör sådan stat eller delstat. Nuvarande undantag från försäkringsplikten måste upphävas för samtliga i 4 § angivna rättssubjekt utom staten. Visserligen tillåter förbehåll nr 2 i Annex II till konventionen att en konventionsstat för vissa rättssubjekt medger att försäkring ersätts av annan säkerhet. Något behov av att kunna utnyttja denna möjlighet för de rättssubjekt som f. n. är befriade från försäkringsplikt torde dock inte föreligga. När det gäller medlem av konungahuset har inhämtats, att samtliga fordon som tillhör konungahusets medlemmar är trafikförsäkrade. Något sådant förordnande i fråga om utländska diplomater som åsyftas i 4 § första stycket TFL gäller inte f. n. och blir sannolikt inte heller aktuellt i framtiden. Befrielsen från försäkringsplikt för främmande statsöverhuvud och medlem av främmande regerande furstehus torde helt sakna praktisk betydelse. Under dessa förhållanden synes hinder inte möta att införa försäkringsplikt för samtliga i 4 § första stycket TFL angivna rättssubjekt utom staten. En sådan lagändring föreslogs f. ö. av bilskadetredningen (SOU 1957: 36 s. 103) och förslaget godtogs allmänt vid remissbehandlingen.

I samband med att den svenska lagstiftningen anpassas till konventionen i fråga om befrielse från försäkringsplikt för fordon, som tillhör annan konventionsstat, bör man enligt min mening — med utnyttjande av den

rätt härtill som art. 2 mom. 2 i konventionen ger — öppna en generell möjlighet att befria främmande stat från försäkringsplikt. Sådan befrielse bör dock medges bara under förutsättning av ömsesidighet. I 4 § första stycket TFL bör därför tas upp bestämmelse om rätt för Kungl. Maj:t att under angivna förutsättning förordna, att försäkringsplikt inte åligger främmande stat. Föreskrift om de villkor som enligt konventionen (art. 7 mom. 1) gäller för att de av konventionen bundna staterna skall vara befriade från försäkringsplikt behöver då inte tas in i lagen. Det får ankomma på Kungl. Maj:t att meddela bestämmelser härom. Annan stat än konventionsstat bör befrias från försäkringsplikt endast under förutsättning att garantier skapas för att de skadelidande kan få sina anspråk prövade vid svensk domstol och att svenska domar i mål om skadestånd erkänns av den främmande staten.

I övrigt kräver ett tillträde till konventionen inte några ändringar i 4 § TFL. Det kunde ifrågasättas att i detta sammanhang utnyttja den möjlighet som konventionen ger de enskilda konventionsstaterna att befria mellanstatlig organisation från försäkringsplikt (art. 2 mom. 2). Konventionsbestämmelsen torde ha tillkommit främst för att göra det möjligt för konventionsstat att tillträda sådant avtal om immunitet och privilegier för mellanstatlig organisation som föreskriver befrielse från trafikförsäkringsplikt. För Sveriges del kan en reglering av den frågan ske enligt lagen den 16 december 1966 (nr 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier, och någon särskild bestämmelse i TFL behövs inte för dessa fall. Något praktiskt behov av att utom ramen för den särskilda lagstiftningen om immunitet och privilegier kunna befria mellanstatlig organisation från försäkringsplikt torde inte föreligga, helst som det i dag torde vara fast praxis att sådan organisation inte påkallar denna förmån.

Enligt 1939 års lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. är ägare eller innehavare av motorfordon befriad från försäkringsplikt enligt 1 § TFL under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt i enlighet med föreskrifterna i viss kris- och beredskapslagstiftning som anges närmare i lagen. Saknas trafikförsäkring i sådant fall och inträffar i följd av trafik med fordonet skada, för vilken staten inte är ansvarig enligt lag, är staten skyldig att till den skadelidande utge vad denne ägt få ut av försäkringsgivaren, om trafikföräkring hade funnits. Den rätt art. 2 mom. 2 i konventionen ger konventionsstat att från obligatorisk försäkring undanta motorfordon tar formellt sikte bara på fordon som staten eller dess myndigheter äger. Eftersom emellertid de skadelidande i fall som avses i 1939 års lag bereds ett lika gott ekonomiskt skydd som när trafikförsäkring finns eller staten äger fordonet, torde det i lagen medgivna undantaget från försäkringsplikten stå i sådan överensstämmelse med grunderna för konventionen att undantaget kan behållas.

Begreppet motorfordon i art. 1 i tilläggsbestämmelserna synes omfatta en något vidare krets av fordon än motsvarande uttryck i TFL. Enligt konventionen torde sålunda till motorfordon hänföras traktor som ej är försedd med gummihjul, vissa motorredskap och möjligen också motordrivet fordon avsett att föras av gående. Begagnande av sådant fordon torde emellertid regelmässigt medföra bara ringa eller ingen fara. Undantag från kravet på obligatorisk försäkring torde därför kunna göras med stöd av art. 2 mom. 1 i konventionen. Någon utvidgning av TFL:s tillämpningsområde i detta hänseende är således inte påkallad.

Enligt art. 1 i tilläggsbestämmelserna omfattas kopplat släpfordon av konventionen. Sådant fordon är inte motorfordon i TFL:s mening. Skada orsakad av släpfordon, som dras av försäkringspliktigt fordon i trafik, har emellertid i praxis ansetts som skada i följd av trafik med dragfordonet och täcks alltså av dettas försäkring (jfr SOU 1957: 36 s. 76 och 109). Någon lagändring synes därför inte behövas på denna punkt. Okopplat släpfordon, som är konstruerat eller inrättat för att dras av ett motorfordon och för att medföra personer eller gods, är enligt art. 1 i tilläggsbestämmelserna att hänföra under begreppet motorfordon endast i den mån regeringen i vederbörande konventionsstat så bestämmer.

Enligt 2 § fjärde stycket TFL äger lagen inte tillämpning på motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område. Någon direkt motsvarighet till denna undantagsbestämmelse finns inte i konventionen eller i tilläggsbestämmelserna. Enligt *förbehåll nr 10* kan emellertid en konventionsstat från obligatorisk försäkring undanta motorfordon som förs på enskild mark till vilken ett begränsat antal personer äger tillträde samt fordon vilket på annan plats än på allmän väg deltar i prov eller tävling som gäller hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet. Detta förbehåll torde täcka berörda undantagsbestämmelse i TFL utom i fråga om motorfordon som används uteslutande inom järnvägsområde. Sådant område torde nämligen regelmässigt vara att anse som allmän plats. De fordon det här gäller torde emellertid kunna anses som sådana arbetsredskap eller liknande fordon vilkas begagnande medför endast ringa fara och vilka enligt art. 2 mom. 1 i konventionen får undantas från försäkring. Under förutsättning att Sverige utnyttjar förbehåll nr 10 synes därför undantagsbestämmelsen i 2 § fjärde stycket TFL kunna behållas oförändrad.

Den som färdas i ett motorfordon med vetskap om att fordonet brukas olovligen har enligt 3 § andra stycket TFL i allmänhet inte rätt att få skadeersättning ur fordonets trafikförsäkring. Någon motsvarande inskränkning i försäkringsskyddet görs inte i konventionen eller tilläggsbestämmelserna. *Förbehåll nr 8* medger emellertid att undantag görs i detta hänseende. Sverige bör utnyttja förbehållet.

Det torde visserligen inte finnas någon direkt motsvarighet i svensk rätt

till föreskriften i art. 7 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna att försäkringsgivaren skall kunna göra försäkringshavare till part i en rättegång som en skadelidande har anhängiggjort mot försäkringsgivaren. Det synes oklart vad som åsyftas med regeln. Konventionens förarbeten ger inte någon klar ledning. Under alla förhållanden torde bestämmelserna i 14 kap. RB om förening av mål och om tredje mans deltagande i rättegång uppfylla konventionens krav på denna punkt. Jag anser det därför inte påkallat att föreslå någon särskild lagbestämmelse i ämnet.

Föreskrifterna i art. 7 mom. 1 i tilläggsbestämmelserna om skyldighet för försäkringshavare att underrätta försäkringsgivaren om skadefall som han har kännedom om och att på begäran tillhandahålla försäkringsgivaren de upplysningar och handlingar denne önskar saknar motsvarighet i TFL. På grund av bestämmelsen i 1 § tredje stycket försäkringsavtalslagen är visserligen reglerna i 21 och 22 §§ samma lag om upplysningsplikt m. m. vid inträffat försäkringsfall i princip tillämpliga också på trafikförsäkring. Dessa regler avser emellertid endast skyldighet för den som vill framställa anspråk hos försäkringsgivaren på grund av försäkringsfallet, dvs. i fråga om trafikförsäkring den som är försäkringshavare i den del av försäkringsförhållandet som avser ansvarsförsäkring, att lämna försäkringsgivaren meddelande om försäkringsfallet och att tillhandahålla honom handlingar och upplysningar. På grund av trafikförsäkringens konstruktion som en garantiförsäkring till förmån för skadelidande blir det endast i enstaka undantagsfall aktuellt för en försäkringshavare att själv framställa anspråk mot försäkringsgivaren. Reglerna blir dessutom, till skillnad från konventionsbestämmelserna, tillämpliga bara på försäkringstagaren, dvs. fordonets ägare, eftersom trafikförsäkringen varken enligt TFL eller gängse försäkringsvillkor utgör ansvarsförsäkring för brukare eller förare och dessa alltså inte är försäkringshavare.

Föreskrifter motsvarande dessa konventionsbestämmelser bör således tas upp i TFL. De bör där lämpligen föras in som ett nytt första stycke i 22 §. En allmän regel om skyldighet för ägare, brukare eller förare att underrätta försäkringsgivaren om skadefall och på begäran lämna denne behövliga upplysningar och handlingar torde vara tillräcklig. Den i art. 7 mom. 1 andra punkten i konventionen särskilt föreskrivna skyldigheten för försäkringstagaren att lämna försäkringsgivaren de upplysningar och handlingar som föreskrivs i försäkringsavtalet föreligger redan enligt allmänna avtalsrättsliga regler.

Den praktiska betydelsen av de nya bestämmelserna torde bli ringa. Försäkringstagare är redan enligt nu gängse trafikförsäkringsvillkor skyldig att anmäla försäkringsfall hos försäkringsgivaren och att tillhandagå med upplysningar. I den delen innebär bestämmelserna således ingenting nytt i praktiken. Brukare och förare lär f. n. regelmässigt inskränka sig till att underrätta fordonets ägare om en inträffad olycka och det är inte troligt att en

lagfäst skyldighet för dem att lämna försäkringsgivaren meddelande i saken i praktiken medför någon ändring härvidlag. Däremot skapas ett incitament för brukare och förare att tillse att ägaren fullgör sin upplysningsplikt. Någon belastning för försäkringsgivarna i form av ett väsentligt ökat antal anmälningar om skadefall torde de nya reglerna således inte medföra. Det kan däremot vara av värde för försäkringsgivarna att deras anspråk mot brukare och förare på medverkan i skaderegleringsarbetet kan grundas på en uttrycklig lagbestämmelse.

Konventionen föreskriver inte någon sanktion vid underlåtenhet att fullgöra de skyldigheter som föreskrivs i art. 7 mom. 1 i tilläggsbestämmelserna. Försäkringstagaren kan givetvis som part i avtalsförhållandet bli skyldig att ersätta försäkringsgivaren skada som uppkommit i följd av underlåtenheten, t. ex. i form av ökade utredningskostnader. Det är mera ovisst om enligt svensk rätt en motsvarande skadeståndsskyldighet kan åläggas brukare eller förare. Den frågan får avgöras i rättstillämpningen enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser.

Enligt art. 8 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna får ett av den skadelidande hos försäkringsgivaren skriftligen framställt ersättningsanspråk viss pre-skriptionsavbrytande verkan. Enligt svensk rätt gäller i fråga om skadeståndsanspråk som grundas på bilansvarighetslagen att talan skall anhängiggöras inom två år från skadans uppkomst (9 § bilansvarighetslagen). På den punkten överensstämmer således svensk lag inte med konventionen. *Förbehåll nr 14* i Annex II till konventionen medger emellertid avvikelser i nationell lag från art. 8 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna. Sverige bör utnyttja detta förbehåll.

Bestämmelserna i art. 9 mom. 2 och 3 i tilläggsbestämmelserna om skyldighet för försäkringsgivaren att i förhållande till skadelidande svara för skada i följd av olycka som inträffar inom viss tid efter det försäkringsgivaren tillkännagivit att försäkringsavtalet upphört att gälla eller tillfälligt satts ur kraft och om undantag från denna princip har sin motsvarighet i 18 § TFL. Vissa skiljaktigheter föreligger dock. Att tidsfristen enligt de svenska bestämmelserna är längre än den som konventionen föreskriver skapar inga problem, eftersom det står konventionsstat fritt att bereda de skadelidande ett längre gående skydd än konventionen ger. 18 § TFL gäller emellertid endast i fråga om trafikförsäkring för motorfordon som är registrerat i Sverige, vilket sammanhänger med att tidsfristen enligt den svenska lagen räknas från det anmälan om den dag avtalet upphört inkom till den myndighet där fordonet är registrerat. Någon motsvarande inskränkning gör inte konventionen, som enligt art. 11 mom. 1 överlämnar åt konventionsstater-na att var för sig bestämma till vem anmälan om avtalets upphörande o. d. skall göras. Under dessa förhållanden bör Sverige utnyttja *förbehåll nr 16* i Annex II till konventionen, vilket medger avvikelser i nationell lag från

art. 9 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna i fråga om fordon som vanligen finns utanför vederbörande konventionsstats område.

Av de bestämmelser i själva konventionen som hittills inte har berörts innefattar endast art. 6, 8 och 9, art. 10 mom. 2 samt art. 11 mom. 2 regler som medför förpliktelser för konventionsstat i fråga om innehållet i dess lagstiftning. Dessa konventionsbestämmelser synes emellertid inte föranleda några lagändringar. Detsamma gäller tilläggsbestämmelserna till den del de inte har berörts i det föregående. Jag skall i det följande i korthet ange grunderna för detta bedömande.

Först *bestämmelserna i själva konventionen*. Föreskrifterna i art. 6 om tillstånd till prov och tävlingar med motorfordon och om villkor för sådant tillstånd saknar betydelse för svensk rätts del, eftersom undantag från försäkringsplikt hos oss gäller bara när sådana prov och tävlingar som avses här sker inom inhägnat område och trafik inom sådant område enligt vad tidigare sagts kan undantas enligt förbehåll nr 10. Reglerna i art. 8 om etablerandet av särskilda inrättningar bl. a. för att bereda ersättning för skada som orsakas av utländska motorfordon är för Sveriges del uppfyllda genom trafikförsäkringsföreningens skyldigheter enligt TFL och dess åtaganden i fråga om utländskt motorfordon som förs i trafik i Sverige på internationellt försäkringsbevis, det s. k. gröna kortet. Bestämmelserna i art. 9 om garanti-fond eller liknande i vissa fall är uppfyllda genom föreskrifterna i 21 § TFL och bildandet av trafikförsäkringsföreningen. Skyldigheten enligt art. 10 mom. 2 att reglera frågor om tillstånd att meddela trafikförsäkring och om kontroll av verksamheten uppfylls genom 6—10 §§ och 21 § TFL.

Vad därefter angår *tilläggsbestämmelserna* har de frågor om tillämpningsområdet som behandlas i art. 1 och art. 2 mom. 1 första stycket berörts i det föregående. Art. 2 mom. 1 andra stycket motsvaras av 6 § första stycket TFL. Föreskrifterna i art. 2 mom. 2 får anses uppfyllda genom 5 § TFL. Art. 3—5 täcks av 3 § TFL. Art. 6 mom. 1 motsvaras också av 3 § TFL. Bestämmelsen i art. 6 mom. 2 har sin motsvarighet i 15 § TFL. Art. 7 mom. 1 och 2 har berörts i det föregående. Preskriptionsbestämmelsen i art. 8 mom. 1 överensstämmer i sak med motsvarande reglering i 9 § bilansvarighetslagen (jämförd med 3 § TFL). I fråga om anspråk som grundas på allmänna skadeståndsregler är de svenska preskriptionsreglerna förmånligare för de skadelidande. Bestämmelsen om preskriptionsavbrott i art. 8 mom. 2 har behandlats i det föregående. Art. 9 mom. 1 överensstämmer i sak med 19 § TFL. Föreskrifterna i art. 9 mom. 2 och 3 har behandlats i det föregående. Art. 9 mom. 4 torde med hänsyn till att konventionen och tilläggsbestämmelserna inte i övrigt innehåller några regler om försäkringsgivarens regressrätt mot försäkringshavarna sakna självständig betydelse och synes i varje fall inte innefatta några avvikelser från den reglering av frågan om förhållandet mellan försäkringsgivaren samt försäkringstagaren och brukare eller förare av fordonet som skett genom 3 och 20 §§ TFL (jfr även 25 § försäkringsavtals-

lagen). Föreskriften i art. 10 om den indispositiva karaktären av tilläggsbestämmelserna till den del dessa syftar till att skydda skadelidande har inte någon uttrycklig motsvarighet i TFL. Denna har emellertid i sin helhet en sådan konstruktion att det resultat som åsyftas med den berörda konventionsbestämmelsen uppnås också enligt TFL.

Sammanfattningsvis kan således konstateras, att ett svenskt tillträde till konventionen föranleder endast *dels* en ändring i 4 § första stycket TFL i fråga om kretsen av de rättssubjekt som är befriade från försäkringsplikt och i anslutning därtill vissa av Kungl. Maj:t meddelade föreskrifter, *dels* ett tillägg till 22 § TFL rörande viss upplysningsplikt m. m. gentemot försäkringsgivaren för ägare, brukare och förare av motorfordon i fråga om händelse som kan medföra försäkringsfall.

Konventionen blir bindande för Sverige 90 dagar efter deponerandet av det svenska ratifikationsinstrumentet. Det är emellertid ingenting som hindrar att de av konventionen föranledda lagändringarna träder i kraft tidigare. Jag förordar att de sätts i kraft den 1 juli 1968.

Trafikförsäkring, registrering och beskattning av motorfordon som förhyrs av statlig myndighet

Gällande rätt

I 1 § TFL föreskrivs, som tidigare nämnts, att trafikförsäkring skall finnas för motorfordon som är registrerat i Sverige eller som utan registrering brukas här i trafik. Enligt 1939 års lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., i det följande benämnd 1939 års lag, gäller undantag från försäkringsplikt enligt TFL för ägare eller innehavare av motorfordon under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584), allmänna förfogandelagen den 26 maj 1954 (nr 279) eller civilförsvarslagen den 22 april 1960 (nr 74). Befrielsen från försäkringsplikt gäller också under tid då fordon, som tagits i anspråk enligt någon av dessa lagar, brukas för att avlämnas eller hemföras och när fordon brukas för besiktning enligt uttagningkungörelsen den 29 mars 1963 (nr 110). Denna kungörelse innehåller bestämmelser om förfarandet vid förberedande urval (s. k. uttagning) av förnödenheter som tillhör kommuner eller enskilda och som under krig eller krigsfara behövs för totalförsvaret. Saknas trafikförsäkring i fall som avses i 1939 års lag och inträffar i följd av trafik med fordonet skada, för vilken staten inte i övrigt är ansvarig enligt lag, är staten enligt 2 § 1939 års lag skyldig att till den skadelidande utge vad denne ägt att få ut av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring hade funnits. Det finns inte några

regler om undantag från registreringsplikten i fråga om fordon som förhyrs av statlig myndighet.

Motorfordon eller sådan traktor som är försedd med gummihjul eller band får enligt 11 § 1 mom. vägtrafikkungörelsen tas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med registreringsskylt. Som villkor för registrering gäller enligt 10 § 4 mom. vägtrafikkungörelsen, att fordonet inom ett år före det registreringsansökan gavs in antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller efter typbesiktning tagits upp i s. k. typintyg och att fordonet inte därefter ändrats så att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i besiktningsskylt eller typintyg.

När ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor avser att inte bruka fordonet, kan han enligt 19 § vägtrafikkungörelsen göra anmälan till länsstyrelsen för att få fordonet överfört från bilregistret till bilreservregistret. Enligt 11 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen får reservregistrerat fordon, som är försett med skylt eller registreringsnummer på sätt som föreskrivs i fråga om registrerat fordon, utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. av samma paragraf brukas utan ny registrering, när fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt tidigare nämnd rekvisitions- eller förfogandelagstiftning eller brukas för att avlämnas eller hemföras efter förfogande eller rekvisition.

Fordon, som är upptaget i bilregister eller bilreservregister och som inte tillhör men brukas av krigsmakten, skall enligt 9 § militära vägtrafikkungörelsen den 5 november 1954 (nr 636) vara försett med — utom civil registreringsskylt enligt föreskrifterna i vägtrafikkungörelsen — s. k. kronskylt. Sådan skylt utgörs av tre kronor målade i svart färg på vit botten antingen direkt på fordonet eller på en särskild skylt.

När motorfordon som inte införts i bilregister eller bilreservregister brukas av krigsmakten, skall fordonet enligt 5 och 6 §§ militära vägtrafikkungörelsen föras in i ett centralt militärt fordonsregister hos arméförvaltningen. Sådant fordon tilldelas särskilt militärt registreringsnummer. Dessa bestämmelser gäller när fordonet brukas av krigsmakten, vare sig detta sker enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftning eller det sker på annan grund.

Utöver nämnda föreskrifter i militära vägtrafikkungörelsen finns inte några bestämmelser om undantag från registreringsplikt enligt vägtrafikkungörelsen i fråga om fordon som förhyrs av statlig myndighet.

Enligt 2 § d) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt är fordon som tagits i anspråk med nyttjanderätt enligt tidigare angiven rekvisitions- eller förfogandelagstiftning frikallat från skatteplikt. Av 1 § tredje stycket samma förordning följer vidare, att förordningen inte är tillämplig på bil eller släpvagn som enligt särskilda bestämmelser — dvs. militära vägtrafikkungörelsen — skall införas i centralt militärt fordonsregister.

Försvarets civilförvaltnings framställning

FCF framhåller att det för genomförandet av arméns repetitions- och beredskapsövningar enligt 27 § värnpliktslagen den 30 december 1941 (nr 967) behövs ett stort antal motorfordon under perioder om i allmänhet 20 dagar. För att tillgodose fordonsbehovet måste kronan regelmässigt förhyra fordon från företag och privatpersoner, eftersom stamfordonen inte täcker — och inte heller är avsedda att täcka — fordonsbehovet för sådana övningar. Under budgetåret 1964/65 förhyrde armén 4 565 motordrivna fordon.

Det förekommer enligt FCF att reservregistrerade motorfordon, som inte är trafikförsäkrade, bjuds ut till förhyrning. Det gäller främst s. k. inbytesbilar hos återförsäljare. För kronan är det enligt FCF angeläget att kunna förhyra sådana fordon. Fordonets ägare måste emellertid teckna trafikförsäkring för hyrestiden. Detta är förenat med besvär och kostnader och har enligt FCF visat sig försvåra förhyrningarna och öka förhyrningskostnaderna.

Enligt FCF skulle vidare vissa svårlösliga försäkringsrättsliga problem kunna undvikas, om fordon som förhyrs av kronan fick brukas utan att vara försäkrat. För skada som uppkommer i följd av trafik med sådant fordon under hyrestiden skulle kronan kunna åläggas att svara som om trafikförsäkring funnits. Sådan skada skulle regleras med anlitande av det anslag för Vissa ersättningar i anledning av skador vid militär verksamhet m. m. som står till FCF:s förfogande och som nu används för att betala ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon som tillhör krigsmakten.

Med hänvisning till dessa synpunkter föreslår FCF att 1 § 1939 års lag ändras så, att även motorfordon som förhyrs av krigsmakten enligt skriftligt avtal undantas från trafikförsäkringsplikt.

I fråga om möjligheterna att hyra reservregistrerat fordon framhåller FCF vidare, att när sådant fordon bjuds ut till förhyrning ägaren måste anmodas att inte bara teckna trafikförsäkring utan också vidta andra åtgärder som är nödvändiga för att fordonet skall kunna brukas, bl. a. låta registrera det enligt 11 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Detta medför ofta att ägaren blir obenägen att hyra ut fordonet. För att underlätta förhyrning av reservregistrerade fordon föreslår FCF att 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen ändras så, att fordon som förhyrs av krigsmakten undantas också från registreringsplikt. En förutsättning för befrielse från registreringsplikt bör enligt FCF vara att de villkor för registrering som anges i 10 § 4 mom. vägtrafikförordningen är uppfyllda i det särskilda fallet.

Enligt gällande bestämmelser måste vidare vid uthyrning av motorfordon till krigsmakten ägaren erlägga automobilskatt för de kalendermånader in-

om vilka hyrestiden faller, dvs. minst en, i regel två månader. I syfte att undgå denna olägenhet föreslår FCF att 2 § d) automobilskatteförordningen ändras så, att motorfordon som förhyrs av krigsmakten frikallas från skatteplikt under hyrestiden. FCF förutsätter därvid att, på samma sätt som när det gäller krigsmakten tillhörigt motorfordon, ersättning för automobilskatt för förhyrt fordon skall beräknas på grundval av statistiska beräkningar och betalas från det förslagsanslag Ersättning för automobilskatt som står till arméförvaltningens förfogande.

Remissyttrandena

FCF:s framställning har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. ÖB framhåller att verksamheten vid krigsmakten skulle underlättas och kostnaderna vid förhyrning av motorfordon minska om förslaget genomförs. De olägenheter för fordonsägarna som nuvarande ordning innebär har enligt överbefälhavaren medfört, att krigsmaktens förband förhyrt fordon på större avstånd från användningsorten än som annars skulle ha varit nödvändigt. Detta har dragit med sig kostnader för resor och traktamenten och har orsakat arbetstidsförlust i samband med fordonens besiktning samt deras av- och återlämnande. De gällande bestämmelserna har också lett till sämre konkurrensförhållanden och därmed högre hyreskostnader samt svårigheter vid vissa tillfällen att tillgodose förbandens behov av motorfordon. *Motorbranschens riksförbund* framhåller att förbundsmedlemmarnas intresse att stå till förfogande för uthyrning av fordon skulle öka och att en ofta framförd kritik mot de orimliga kostnadskonsekvenserna av hittillsvarande system skulle undanröjas, om förslaget genomförs. *Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar att fordonsägarens skyldighet att registrera reservregistrerat fordon försvårar för krigsmakten att förhyra sådant fordon. Ägaren måste beställa tid för besiktning, kontakta försäkringsanstalt för att få försäkringsbevis, begära interimslicens för att få bruka fordonet samt därefter ansöka om registrering. Han måste således i tur och ordning kontakta fem institutioner. Registreringstvånget ökar förhyrningskostnaderna och den militära beredskapen minskar genom att transportbehoven inte kan tillgodoses i tillräcklig omfattning.

Statskontoret har i princip inte något att erinra mot förslaget men anser att resultatet av pågående utredningar rörande fordonsregistrering och vägtrafikbeskattning bör avvaktas, innan åtgärder vidtas för att genomföra förslaget. Enligt statskontorets mening bör framställningen överlämnas till dessa utredningar för att beaktas i utredningsarbetet. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Jönköpings län*.

Några remissinstanser ställer sig tveksamma till FCF:s förslag. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser, att de föreslagna ändringarna kommer att

medföra ett inte oväsentligt merarbete både för länsstyrelserna, bl. a. när det gäller handläggning av framställningar om restitution av skatt, och för försäkringsbolagen. Länsstyrelsen anser det därför tveksamt om automobilskatteförordningen bör ändras enligt förslaget. I varje fall bör bilregistret, särskilt för att ägarutredningar inte skall behöva ske i onödan, hållas underrättat om förekommande uthyrningar. Ungefär motsvarande synpunkter kan enligt länsstyrelsen läggas på förslaget om undantag från trafikförsäkringsplikt. Länsstyrelsen har dock ingenting emot att de föreslagna ändringarna genomförs i fråga om reservregistrerade fordon. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelserna i Östergötlands län* samt *Göteborgs och Bohus län*. Sistnämnda länsstyrelse pekar på den mängd extra arbete för försäkringsbolag och länsstyrelser som avanmälan av försäkringar medför. Länsstyrelsen framhåller vidare, att om försäkringsplikten slopas endast för reservregistrerade fordon, ägare av trafikförsäkrade fordon — närmast de auktoriserade biluthyrarna — kommer i underläge i konkurrenshänseende, eftersom de måste kalkylera in försäkringskostnaden i hyresbeloppet. Samma konkurrensstörande effekt skulle uppstå, om ägare av vissa registrerade fordon frikallas från skattskyldighet för fordon som hyrs ut. Om emellertid försäkringsplikt och skatteplikt efterges i fråga om reservregistrerat fordon, kan man enligt denna länsstyrelse också utan större betänkligheter uppge kravet på registrering av sådant fordon innan det enligt hyresavtal tas i bruk av militär myndighet.

Bilregisterutredningen tillstyrker att reservregistrerat fordon, som krigsmakten hyr, får brukas utan ny registrering men anser sig inte kunna tillstyrka förslaget om befrielse från försäkrings- och skatteplikt för registrerat fordon. FCF:s förslag i denna del skulle enligt utredningen medföra administrativt merarbete och kontrollsvårigheter. Det enklaste förfaringssättet vid förhyrning av oregistrerat fordon är enligt utredningen att kronan tar hänsyn till fordonsägarens kostnader för skatt m. m. under hyrestiden. *Bilskatteutredningen* påpekar, att eftersom automobilskatt skall erläggas bara för fordon som är registrerat, FCF:s förslag om slopande av registreringskyldighet för fordon, som krigsmakten förhyr, innebär att sådant fordon inte är skattepliktigt under hyrestiden. Utredningen har ingenting att erinra mot att ersättning för automobilskatt i sådant fall beräknas på sätt som FCF har föreslagit. Om förslaget i fråga om eftergift av registreringsplikt inte genomförs, finns det däremot enligt bilskatteutredningen ingen anledning att göra undantag från skatteplikten.

FCF:s förslag avstyrks av *Sveriges biluthyreres riksförbund* utom såvitt det avser specialfordon, t. ex. traktorer och andra arbetsfordon. Enligt förbundet är reservregistrerade fordon ofta trafikvådliga. Liknande synpunkter torde ligga bakom ett uttalande av *statens bilinspektion i Malmö*, som påpekar att många personer, för vilkas fordon körförbud utfärdats, överför fordonen till reservregistret i stället för att låta dem kontrollbesiktigas. In-

spektionen tillstyrker därför bifall till FCF:s framställning endast under förutsättning att de militära myndigheterna åläggs att hos länsstyrelsen förvissa sig om att reservregistrerat fordon inte är belagt med körförbud, innan avtal om förhyrning av sådant fordon ingås.

Några remissinstanser yttrar sig särskilt beträffande registreringsfrågan. *Statskontoret* erinrar om att Kungl. Maj:t, bl. a. genom beslut den 16 augusti 1955, för begränsade tidsperioder har medgett befrielse från registreringsplikt beträffande vissa i bilreservregister intagna motorfordon som brukas av krigsmakten för repetitionsövningar.

Som tidigare nämnts har *centrala civila transportkommittén* — som intill utgången av år 1967 haft till uppgift att verkställa utredning och planläggning i fråga om den civila transportregleringsverksamheten i krig (se 1968 års riksdagsberättelse K: 4, s. 140; jfr Kungl. Maj:ts instruktion för transportnämnden den 10 november 1967, nr 659) — i skrivelse som föranletts av FCF:s framställning påpekat, att frågan om slopande av trafikförsäkringsplikt berör också den civila delen av totalförsvaret. Enligt kommittén bör frågan lösas enhetligt för den statliga förvaltningen. Kommittén föreslår att tillämpningsområdet för 1939 års lag utvidgas till att generellt avse fordon som brukas av »statlig myndighet» enligt skriftligt avtal. För att begränsa arbetet med uttagning av fordon enligt 1963 års uttagningskungörelse har man enligt kommittén så långt möjligt ersatt uttagningsförfarandet beträffande personbilar med överenskommelser mellan uttagningsmyndigheten och fordonsägarna — som regel anställda vid myndigheten — om förhyrning av fordonen, främst vid beredskapstillstånd och i krig.

Departementschefen

Försvarets civilförvaltnings framställning innebär i huvudsak, att varje motorfordon, som förhyrs av krigsmakten i samband med repetitions- och beredskapsövningar enligt 27 § värnpliktslagen, under hyrestiden skall vara undantaget från trafikförsäkringsplikt och beskattning samt att reservregistrerat fordon dessutom inte skall behöva registreras för hyrestiden. Som flertalet remissinstanser framhållit skulle ett genomförande av FCF:s förslag underlätta verksamheten vid krigsmakten och bidra till att minska kostnaderna för förhyrning av motorfordon. Det synes angeläget att man så långt möjligt tillgodoser detta syfte. Det föreligger enligt min mening inte tillräcklig anledning att — som ett par remissinstanser förordat — skjuta upp ställningstagandet i de frågor som berörs av framställningen i avbidan på resultatet av det utredningsarbete som f. n. pågår inom bilregister- och bilskatteutredningarna. Även om en ändring genomförs nu, kan frågan tas upp på nytt i samband med prövning av de förslag som

dessa utredningar kan lägga fram och problemen då få en mer slutgiltig lösning.

Från praktisk synpunkt synes det mest angeläget att underlätta för staten att komplettera fordonsbehovet vid repetitions- och beredskapsövningar genom förhyrning av reservregistrerade fordon och sådana fordon som inte är upptagna i vare sig bilregister eller bilreservregister, dvs. i regel fabriksnya fordon. Med nu gällande bestämmelser försvåras och fördyras en sådan förhyrning, eftersom fordonsägarna är obenägna att ta på sig det besvär och de kostnader som är förenade med försäkring och, i fråga om reservregistrerade fordon, registrering och beskattning. Olägenheterna skulle undanröjas, om reservregistrerade fordon undantas från reglerna om registrering och beskattning och vidare undantag från trafikförsäkringsplikten görs i fråga om båda slagen av fordon.

Det är visserligen riktigt — som har påpekats under remissbehandlingen — att åtskilliga reservregistrerade fordon kan befaras vara trafikvådliga. Farhågorna bör dock inte överdrivas. Riskerna i detta hänseende reduceras avsevärt, om man i enlighet med FCF:s förslag föreskriver som en förutsättning för att reservregistrerat fordon skall få brukas utan ny registrering, att fordonet uppfyller de villkor för upptagande i bilregister som anges i 10 § 4 mom. vägtrafikkungörelsen. Liksom när det gäller reservregistrerat fordon som staten tar i anspråk enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftningen torde man f. ö. kunna förutsätta att de militära myndigheterna utövar en betryggande kontroll av att fordon som förhyrs för repetitions- och beredskapsövningar uppfyller normala trafiksäkerhetskrav.

Några praktiska svårigheter medför inte reformen i övrigt. Av 10 § 3 mom. sista stycket vägtrafikkungörelsen följer att reservregistrerat fordon behåller sitt registreringsnummer. Föreskrifterna om att fordon som brukas i trafik skall vara försett med registreringsskylt kan alltså tillämpas. Enligt 9 § militära vägtrafikkungörelsen skall fordonet dessutom fördes med kronskylt. Fordon som inte är upptaget i vare sig bilregister eller bilreservregister tas enligt 5 § andra stycket militära vägtrafikkungörelsen upp i det militära fordonsregistret och fördes med skylt som anger det militära registreringsnumret. Under dessa förhållanden uppkommer inte några problem i fråga om fordonens identifiering. Befrielsen från trafikförsäkringsplikt förutsätter givetvis att som FCF föreslagit staten åläggs att betala samma ersättning för skada i följd av trafik med förhyrt fordon som skulle ha utgått ur trafikförsäkring om sådan funnits. De skadelidandes ställning påverkas således inte.

När det gäller registrerade fordon är reformbehovet inte lika framträdande. Några praktiska olägenheter är inte förbundna med den nuvarande ordningen. En reform i den riktning som FCF föreslagit skulle däremot ge upphov just till ett sådant administrativt merarbete som man vill undvika när det gäller de reservregistrerade fordonen och skulle dessutom skapa

kontrollsvårigheter. Som har framhållits under remissbehandlingen är det ingenting som hindrar att kronan vid förhyrning av registrerade fordon bestämmer hyresbeloppet med hänsyn till fordonsägarens utgifter för trafikförsäkring och automobilskatt under hyrestiden.

Om man genomför en reform för reservregistrerade och helt oregistrerade fordon men låter nuvarande ordning bestå i fråga om registrerade fordon, kan en snedvridning av konkurrensläget synas uppkomma, eftersom ägare av registrerade fordon — främst de auktoriserade biluthyrarna — måste kalkylera in försäkrings- och skattekostnader i hyresbeloppet och därigenom kommer i ett underläge i konkurrensen med ägare av reservregistrerade och fabriksnya fordon. Det allmännas intresse bör emellertid sättas före sådana konkurrenssynpunkter. I praktiken torde dessutom de konkurrensstörande effekterna bli obetydliga. Urvalet av fordon från statens sida bestäms väsentligen av hänsyn till andra faktorer än rent ekonomiska. Tillgången på lämpliga reservregistrerade och nya fordon torde vara så begränsad att ett betydande behov också av registrerade fordon alltid kommer att finnas. Den kontroll av reservregistrerade och nya fordon från trafiksäkerhetssynpunkt som de militära myndigheterna måste utföra medför indirekt kostnader som kommer att inverka vid bestämmande av hyresbeloppet. Dettas storlek påverkas också av en rad andra faktorer, såsom fordonets ålder och skick, väntad värdeminskning i följd av brukandet under hyrestiden, fordonets lämplighet för militära ändamål etc. Enligt vad FCF upplyst i sin framställning innehåller de hyresavtal beträffande registrerade fordon som nu ingås bestämmelse om att staten ersätter den bonusförlust som ägaren kan tillskyndas genom att trafikförsäkringen tas i anspråk i följd av att trafikskada uppkommer under hyrestiden. I gengäld drabbas inte staten av några utgifter för skadestånd vid uppkommande skadefall. Nu berörda omständigheter gör att frågan om försäkrings- och skattekostnaderna sannolikt får mycket mindre betydelse från konkurrenssynpunkt än storleken av dessa kostnader i och för sig ger anledning förmoda. De administrativa olägenheter som den föreslagna reformen i fråga om registrerade fordon skulle föra med sig uppvägs under alla förhållanden inte av de fördelar som står att vinna i konkurrenshänseende genom att alla fordon behandlas lika.

Centrala civila transportkommittén har föreslagit att tillämpningsområdet för 1939 års lag skall utvidgas till att avse alla fordon som brukas av statlig myndighet enligt skriftligt avtal. En sådan reform är emellertid av så vittsyftande karaktär att jag inte är beredd att nu lägga fram förslag härom.

Jag förordar således, att sådana lag- och författningsändringar görs som behövs för att krigsmakten skall kunna hyra och bruka reservregistrerat motorfordon och motorfordon, som inte finns upptaget i vare sig bilregister eller bilreservregister, utan att trafikförsäkring tecknas och, i fråga om

reservregistrerat fordon, utan att detta registreras eller automobils katt erläggs för fordonet.

Mitt förslag kräver ändringar i 1 § 1939 års lag och i 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Eftersom automobils katt enligt 1922 års automobils katteförordning skall erläggas endast för fordon som är registrerat här i landet, medför undantaget från registreringsplikt automatiskt befrielse från skatteplikt. Någon ändring i automobils katteförordningen behövs därför inte. Ersättning för automobils katt bör emellertid i hithörande fall beräknas på sätt som FCF har föreslagit. Föreskrifter härom bör meddelas av Kungl. Maj:t.

I enlighet med det anförda bör i 1 § 1939 års lag tas upp bestämmelse att försäkringsplikt enligt 1 § TFL inte åligger ägare eller innehavare av motorfordon, som inte är upptaget i bilregister, under tid då fordonet brukas av krigsmakten enligt skriftligt avtal med militär myndighet eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal. I samband med att denna ändring görs bör hänvisningarna i lagrummet till äldre rekvisitions- och förfogandelagstiftning ersättas med hänvisningar till de författningar som numera har trätt i stället för denna lagstiftning. Därjämte bör paragrafen underkastas vissa redaktionella jämkningar.

I 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen bör tas in en föreskrift att reservregistrerat motorfordon, som är försett med skylt eller registreringsnummer på sätt som föreskrivs i fråga om registrerat fordon och uppfyller i 10 § 4 mom. vägtrafikförordningen föreskrivna villkor för att kunna tas upp i bilregistret, får brukas utan ny registrering, när fordonet innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal som träffats av militär myndighet eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

Det bör anmärkas, att reservregistrerat fordon som brukas enligt den nya bestämmelsen skall, i likhet med reservregistrerat fordon som tas i anspråk enligt rekvisitions- och förfogandelagstiftningen, enligt 9 § militära vägtrafikkungörelsen vara försett med kronskylt.

I detta sammanhang bör 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen underkastas viss jämkning också i ett annat hänseende. Enligt bestämmelsen gäller nu befrielse från registreringsplikt bara när fordon är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftningen och när fordonet brukas för att avlämnas enligt denna lagstiftning eller för att hemföras efter förfogande eller rekvisition. Enligt motsvarande föreskrift i 15 § 2 mom. tredje stycket motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) i dess lydelse enligt förordningen den 31 oktober 1939 (nr 769) gällde befrielse från registreringsplikt också när motorfordon brukades för inmönstring enligt häst- och fordonsanskaffningslagen den 27 april 1934 (nr 84). Sistnämnda lag innehöll bl. a. föreskrifter om inmönstring i fredstid av motorfordon som avsågs bli rekvirerade vid krig eller krigsfara. Den upphävdes genom övergångsbestämmelserna till rekvisitionslagen den 30

juni 1942, varvid förordnades att hänvisning i annan lag eller författning till bestämmelse i 1934 års lag skulle efter rekvisitionslagens ikraftträdande i stället avse motsvarande bestämmelse i sistnämnda lag eller med stöd därav meddelade bestämmelser. 1942 års rekvisitionslag trädde i de delar som nu är av intresse i kraft den 1 januari 1943, då 1934 års häst- och fordonsanskaffningslag ersattes av förordningen den 9 oktober 1942 (nr 832). Varken i denna förordning eller i de författningar som utfärdades 1944, 1951 och 1953 om uttagning i fredstid av bl. a. motorfordon, avsedda att vid krig eller krigsfara tas i anspråk av staten, fanns emellertid några bestämmelser om särskild inmönstring eller besiktning av fordonen i samband med uttagning. När motorfordonsförordningen den 1 januari 1952 ersattes av vägtrafikförordningen fanns således inte anledning att i den nya förordningen föreskriva befrielse från registreringsplikt för fordon som brukas i samband med sådan inmönstring eller besiktning. I 1963 års uttagningskungörelse, som den 1 juli 1963 ersatte då gällande författningar rörande uttagning av motorfordon (1951 års militära uttagningsförordning och 1953 års civila uttagningsförordning), finns emellertid föreskrifter om skyldighet för ägare av motorfordon att i samband med uttagning av fordonet inställa detta för särskild besiktning. Någon ändring i 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen gjordes inte i samband med att 1963 års uttagningskungörelse kom till, och föreskrift saknas således f. n. om befrielse från registreringsplikt i fråga om motorfordon som brukas för att besiktigas enligt uttagningskungörelsen. Däremot gäller enligt 1 § 1939 års lag om trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., jämförd med övergångsbestämmelserna till 1942 års rekvisitionslag, att trafikförsäkringsplikt inte föreligger i sådant fall. Fordonet bör då också kunna brukas utan att vara registrerat. Föreskrift härom bör nu tas upp i 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Samtidigt bör bestämmelsen underkastas viss redaktionell jämkning.

De nu föreslagna författningsändringarna bör träda i kraft den 1 juli 1968.

Ändring av forumreglerna i trafikförsäkringslagen

Gällande rätt

Som har framgått av det föregående är ägare eller i vissa fall innehavare av motorfordon, som är registrerat i Sverige, enligt 1 § TFL skyldig att ta och vidmakthålla trafikförsäkring för fordonet. Underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikten straffas enligt 24 § första stycket TFL med böter. I 25 § första stycket TFL föreskrivs, att om någon fällt till ansvar för förseelse som avses i 24 § första stycket samma lag, domstolen också äger vid vite

förelägga den dömda att fullgöra försäkringsplikten. Åtal för förseelse som nyss nämnts anhängiggörs enligt 26 § första stycket TFL vid domstolen i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort. Enligt 16 § vägtrafikförordningen skall motorfordon anses ha sin hemort där ägaren är mantalsskriven eller, i vissa fall, där fordonet företrädesvis brukas.

Riksåklagarens framställning

Riksåklagaren framhåller, att när forumregeln i 26 § första stycket TFL infördes, det i fråga om forum i brottmål i allmänhet gällde att behörig domstol var rätten i den ort där brottet förövats. Genom nya rättegångsbalken (RB) infördes för flertalet brottmål möjlighet till val mellan alternativa fora. Någon valmöjlighet finns inte när det gäller åtal mot motorfordonsägare för underlåtenhet att ta eller vidmakthålla trafikförsäkring, eftersom forumregeln i 26 § första stycket TFL är exklusiv (19 kap. 9 § första stycket RB). I fråga om det berättigade i denna ordning kan enligt riksåklagaren dras vissa paralleller med vägtrafikförordningen. 1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslog (SOU 1948: 34 s. 274) en forumregel, enligt vilken åtal för bl. a. underlåtenhet att söka registrering av motorfordon, traktor eller släpvagn och underlåtenhet att i tid göra föreskriven anmälan till bilregister eller bilreservregister skulle anhängiggöras vid rätten i den ort där fordonet skulle anses ha sin hemort (71 § i förslaget). I motiven anförde de sakkunniga, att åtal vid domstol i den ort där brottet förövats ofta kunde innebära olägenhet såtillvida, att utredning och åtal måste komma till stånd på skilda håll, varigenom onödigt remissförfarande förorsakades mellan olika åklagarmyndigheter. De sakkunniga hänvisade också till forumregeln i 26 § TFL. Föredragande departementschefen medgav, att vad de sakkunniga anfört kunde ha sitt berättigande, men framhöll att det kunde tänkas fall, då de i RB meddelade forumreglerna skulle vara att föredra (prop. 1951: 30 s. 261). I departementsförslaget ersattes därför den regel som de sakkunniga hade förordat med den nuvarande bestämmelsen i 71 § vägtrafikförordningen. Där föreskrivs bl. a., att åtal för förseelse av nyss nämnt slag får tas upp av rätten i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort, om denna rätt med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

Riksåklagaren framhåller att flertalet åtal och strafförelägganden för förseelser mot TFL rör underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikten. Forumregeln i 26 § TFL är därför av stor praktisk betydelse. I och med att RB:s regler om alternativa fora införts fyller regeln dock inte längre sin ursprungliga funktion. Den hindrar i stället ofta en praktisk handläggning av åtal. Som exempel härpå nämner riksåklagaren fall där flera gärningar föreligger till åtal samtidigt, bland dem förseelse mot TFL, och åtal lämpligen bör väckas vid annan domstol än domstolen i fordonets hemort. Sådana fall är förhållandevis vanliga i trafikmål.

Departementschefens nyss återgivna uttalanden i prop. 1951: 30 äger enligt riksåklagaren således giltighet även beträffande forumregeln i 26 § första stycket andra punkten TFL. Riksåklagaren föreslår därför och med hänvisning till vad som nyss har anförts om den praktiska tillämpningen av regeln, att lagrummet ändras så, att de allmänna forumreglerna i RB kan användas. Härvid kan 71 § vägtrafikförordningen enligt riksåklagaren tjäna som förebild.

Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser tillstyrker den av riksåklagaren föreslagna lagändringen. *Svea hovrätt* ifrågasätter dock, om man bör utforma forumregeln efter mönster av 71 § vägtrafikförordningen. Enligt hovrätten är måhända de allmänna forumreglerna i RB tillräckliga. I så fall kan enligt hovrättens mening 26 § TFL upphävas, eftersom paragrafens innehåll i övrigt saknar betydelse numera. — Under hänvisning till vissa domstolsavgöranden under senare år (SvJT 1963 rf s. 42 och 1966 rf s. 7, jfr SvJT 1967 s. 62) fäster hovrätten också uppmärksamheten på den varierande tillämpningen av 25 § första stycket TFL. Hovrätten anser det kunna övervägas i detta sammanhang att göra en ytterligare översyn av TFL.

Departementschefen

Enligt 26 § första stycket TFL skall åtal mot ägare eller innehavare av här i riket registrerat motorfordon för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikt anhängiggöras vid domstol i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort, dvs. i regel den ort där ägaren (innehavaren) är mantalskriven. Riksåklagarens framställning syftar till en sådan ändring av lagrummet att de allmänna forumreglerna i RB blir tillämpliga beträffande åtal för sådana förseelser. Samtliga remissinstanser har tillstyrkt en lagändring i denna riktning. Också jag biträder förslaget. I likhet med riksåklagaren anser jag att man efter mönster av 71 § vägtrafikförordningen bör utforma forumregeln så, att vid sidan av de fora som anvisas av RB också domstolen i fordonets hemort blir behörigt forum.

Samtidigt med att denna ändring i 26 § TFL görs bör bestämmelserna i andra stycket av samma paragraf om att böter enligt lagen tillfaller kronan och om förvandling av böter upphävas, eftersom dessa föreskrifter inte behövs efter brottsbalkens ikraftträdande.

Som anförts i Svea hovrätts remissyttrande har bestämmelsen i 25 § första stycket TFL om vitesföreläggande gett upphov till skilda tolkningar i rättstillämpningen. Enligt min mening bör det finnas möjlighet att, sedan ägaren eller innehavaren av ett motorfordon — genom domstols dom eller godkänt strafföreläggande — fällts till ansvar enligt 24 § första stycket TFL

för underlåtenhet att fullgöra sin försäkringsplikt, vid fortsatt tredska från den dömdes sida föra särskild talan mot honom med yrkande att han vid vite föreläggs att fullgöra försäkringsplikten. Den oklarhet som nu råder rörande innebörden i detta hänseende av 25 § första stycket TFL bör undanröjas. I enlighet härmed bör bestämmelsen ges det innehållet, att om någon har gjort sig skyldig till förseelse enligt 24 § första stycket TFL, domstol kan i mål om ansvar för förseelsen eller också på särskild talan sedan domen i sådant mål har vunnit laga kraft förelägga honom vid vite att fullgöra försäkringsplikten. I samband med dessa ändringar bör paragrafen underkastas en viss modernisering.

Slutligen bör den föreslagna nya forumregeln i 26 § TFL göras tillämplig också på sådan talan om vite som nyss nämnts.

Författningsförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon,

2) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.,

3) förordning om ändrad lydelse av 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Förslagen torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som bilaga 2¹.

Hemställan

Jag hemställer, att lagrådets utlåtande över de under 1 och 2 angivna lagförslagen inhämtas för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

¹ Bilagan har utslutits här. Den är, bortsett från vissa redaktionella jämkningar, likalydande med de författningsförslag som är fogade vid propositionen.

European Convention on compulsory insurance against civil liability in respect of motor vehicles

The Government signatory hereto, being Members of the Council of Europe,

Considering that the aim of the Council of Europe is to achieve greater unity among its Members for the purpose, among others, of facilitating their economic and social progress by the conclusion of agreements and common action in economic, social, cultural, scientific, legal and administrative matters;

Considering it necessary to safeguard the rights of victims of motor accidents in their territories by the introduction of a system of compulsory insurance;

Considering that it would be difficult to secure the complete unification of their laws in this matter and that it would suffice if such basic rules as are considered essential were standardised in the member countries of the Council of Europe, each country remaining free to apply in its territory provisions affording greater protection to injured parties;

Considering it necessary, moreover, to promote the establishment and operation of international insurance bureaux and guarantee funds, or to take equivalent measures,

Have agreed as follows:

Convention Européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Les Gouvernements signataires, Membres du Conseil de l'Europe,

Considérant que le but du Conseil de l'Europe est de réaliser une union plus étroite entre ses Membres afin, notamment, de favoriser leur progrès économique et social par la conclusion d'accords et par l'adoption d'une action commune dans les domaines économique, social, culturel, scientifique, juridique et administratif;

Estimant qu'il y a lieu de garantir, par l'instauration d'un régime d'assurance obligatoire, les droits des victimes d'accidents causés par la circulation des véhicules automoteurs sur leur territoire;

Estimant, d'autre part, qu'en cette matière la réalisation de l'unification intégrale du droit apparaît comme malaisée et que, au surplus, il suffit que les règles essentielles estimées indispensables soient communes aux pays membres du Conseil de l'Europe, chacun d'eux conservant la liberté de promulguer pour son territoire des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées;

Estimant, enfin, qu'il y a lieu de favoriser la constitution et le fonctionnement de bureaux internationaux d'assurance et de fonds de garantie ou de prendre des mesures équivalentes,

Sont convenus de ce qui suit :

Europeisk konvention om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i fråga om motorfordon

Undertecknade regeringar, medlemmar av Europarådet,

Vilka beaktar att Europarådets syfte är att åstadkomma fastare band mellan dess medlemmar för att, bland annat, främja deras ekonomiska och sociala framåtskridande genom slutandet av överenskommelser och genom gemensamt handlande på de ekonomiska, sociala, kulturella, vetenskapliga, rättsliga och administrativa områdena;

Vilka anser det nödvändigt att trygga rättigheterna för dem som inom deras områden blir offer för trafikolyckor genom att införa ett obligatoriskt försäkringssystem;

Vilka emellertid anser, att det skulle vara svårt att åstadkomma fullständig enhetlighet mellan medlemsstaternas lagar i detta ämne och att det är tillräckligt om sådana grundläggande regler, som kan anses väsentliga, görs enhetliga i de stater som är medlemmar av Europarådet med bibehållen rätt för var och en av dessa stater att inom sitt område tillämpa bestämmelser som ger skadelidande vidsträcktare skydd;

Vilka vidare anser det nödvändigt att främja inrättandet och drivandet av internationella försäkringsorgan och garantifonder eller att vidtaga liknande åtgärder,

har överenskommit följande.

Article 1

1. Each Contracting Party undertakes to ensure that, within six months of the date of entry into force of this Convention in respect of that Party, the rights of persons suffering damage caused by motor vehicles in its territory shall be protected through the introduction of a system of compulsory insurance complying with the provisions annexed to this Convention (Annex I).

2. Each Contracting Party shall, however, retain the option of adopting provisions affording greater protection to injured parties.

3. Each of the Contracting Parties shall communicate to the Secretary-General of the Council of Europe the official text of the legislation and principal regulations establishing its system of compulsory motor insurance. The Secretary-General shall transmit these texts to the other Parties and to the other Members of the Council of Europe.

Article 2

Each Contracting Party shall retain the option:

1. to exempt from compulsory insurance certain motor vehicles, the use of which it considers to present little if any danger;

2. to exempt from compulsory insurance motor vehicles owned by its public authorities or those of other countries or by inter-governmental organisations;

3. to determine the minimum amounts of insurance cover necessary; in this case, the application of the annexed provisions may be limited to these amounts.

Article 3

1. Any Contracting Party may, when signing this Convention or on

Article 1^{er}

1. Chacune des Parties Contractantes s'engage à ce que, au plus tard dans les six mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, les droits des personnes ayant subi sur son territoire un dommage causé par un véhicule automoteur soient garantis par l'instauration d'un régime d'assurance obligatoire répondant aux dispositions annexées à la présente Convention (annexe I).

2. Elle conserve toutefois la faculté d'adopter des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées.

3. Chacune des Parties Contractantes communiquera au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe les textes officiels de sa législation et de ses principales mesures réglementaires instaurant un régime d'assurance obligatoire des véhicules automoteurs. Le Secrétaire Général transmettra ces textes aux autres Parties ainsi qu'aux autres Membres du Conseil de l'Europe.

Article 2

Chacune des Parties Contractantes conserve la faculté :

1. d'exempter de l'obligation d'assurance certains véhicules automoteurs qui seraient considérés par Elle comme ne présentant guère de danger;

2. d'exempter de l'obligation d'assurance les véhicules automoteurs appartenant à des autorités publiques nationales ou étrangères ou à des organisations intergouvernementales;

3. de déterminer les montants minimum pour lesquels l'assurance devra être prise; dans ce cas, l'application des dispositions annexées pourra être limitée aux montants ainsi déterminés.

Article 3

1. Chacune des Parties Contractantes peut, au moment de la signature

Artikel 1

1. Varje Fördragsslutande Part förbinder sig att, inom sex månader från den dag denna konvention träder i kraft i förhållande till den Parten, trygga rättigheterna för personer som lider skada orsakad av motorfordon inom partens område genom att införa ett obligatoriskt försäkringssystem i överensstämmelse med de bestämmelser som upptages i Annex 1 till denna konvention (»tilläggsbestämmelserna»).

2. Det står dock varje Fördragsslutande Part fritt att antaga bestämmelser som ger skadelidande vidsträcktare skydd.

3. Var och en av de Fördragsslutande Parterna skall tillhandahålla Europarådets generalsekreterare sina officiella lagtexter och de väsentligaste av deras övriga bestämmelser varigenom obligatorisk motorfordonsförsäkring införts. Generalsekreteraren skall vidarebefordra dessa texter till övriga Parter och till övriga medlemmar av Europarådet.

Artikel 2

Varje Fördragsslutande Part äger befogenhet:

1. att från obligatorisk försäkring undantaga vissa motorfordon, vilkas begagnande den anser medföra ringa eller ingen fara;

2. att från obligatorisk försäkring undantaga motorfordon som ägs av dess egna eller andra staters offentliga myndigheter eller av mellanstatliga organisationer;

3. att fastställa de minimibelopp som måste täckas av försäkringen; tilläggsbestämmelserna får i sådant fall begränsas att gälla beträffande dessa belopp.

Artikel 3

1. Varje Fördragsslutande Part får, när den undertecknar denna

depositing its instrument of ratification or accession, declare that it avails itself of one or more of the reservations provided for in Annex II to the Convention.

2. Any Contracting Party may wholly or partly withdraw a reservation it has made in accordance with the foregoing paragraph by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Council of Europe which shall become effective as from the date of its receipt. The Secretary-General shall communicate the notification to the other Parties and to the other Members of the Council of Europe.

Article 4

1. Options exercised and reservations made by a Contracting Party in pursuance of Articles 2 and 3 of this Convention shall be valid only in its territory and shall not prejudice the full application of the compulsory insurance law of other Parties in whose territory the vehicle is used.

2. Each Contracting Party shall inform the Secretary-General of the Council of Europe of the content of its legal provisions relating to the options and reservations referred to in Articles 2 and 3 of this Convention. The said Party shall keep the Secretary-General informed of any changes made therein at a later date. The Secretary-General shall transmit all such information to the other Parties and to the other Members of the Council of Europe.

Article 5

When compensation for injury caused by a motor vehicle involves both compulsory motor insurance and social security schemes, the rights of the injured party and the arrangements to be made between

de la présente Convention ou au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer faire usage d'une ou de plusieurs réserves figurant à l'annexe II à la présente Convention.

2. Chacune des Parties Contractantes peut retirer, en tout ou en partie, une réserve formulée par Elle en vertu du paragraphe précédent au moyen d'une notification adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et qui prendra effet à la date de sa réception. Le Secrétaire Général en communiquera le texte aux autres Parties ainsi qu'aux autres Membres du Conseil de l'Europe.

Article 4

1. Les facultés et réserves dont il est fait usage par une des Parties Contractantes en vertu des articles 2 et 3 de la présente Convention ne vaudront que sur le territoire de cette Partie et ne pourront porter préjudice à l'application intégrale de la loi d'assurance obligatoire des autres Parties dont le territoire est parcouru.

2. Chacune des Parties Contractantes fera connaître au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe la teneur de ses dispositions nationales relatives aux facultés et réserves visées aux articles 2 et 3 de la présente Convention. Elle tiendra le Secrétaire Général informé de toute modification ultérieure y apportée. Le secrétaire Général communiquera toutes ces informations aux autres Parties ainsi qu'aux autres Membres du Conseil de l'Europe.

Article 5

Lorsque la réparation d'un dommage causé par un véhicule automoteur met en jeu à la fois l'assurance automobile obligatoire et le régime de sécurité sociale, les droits de la personne lésée et le règlement à

konvention eller deponerar sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument, förklara att den begagnar sig av ett eller flera av de förbehåll som anges i Annex II till konventionen.

2. Varje Fördragsslutande Part får helt eller delvis återtaga ett förbehåll, som den gjort enligt mom. 1, genom en till Europarådets generalsekreterare ställd underrättelse, vilken äger verkan från dagen för dess mottagande. Generalsekreteraren skall lämna övriga Parter och Europarådets övriga medlemmar meddelande om underrättelsen.

Artikel 4

1. Har en Fördragsslutande Part utövat befogenhet eller utnyttjat förbehåll enligt artikel 2 eller 3 i denna konvention äger åtgärden verkan endast inom den Partens område och åtgärden medför icke någon inskränkning i tillämpningen av lagstiftningen om obligatorisk försäkring i andra Parter inom vilkas områden fordonet brukas.

2. Varje Fördragsslutande Part skall underrätta Europarådets generalsekreterare om innehållet i dess lagbestämmelser beträffande sådana avvikelser och förbehåll som avses i artiklarna 2 och 3 av denna konvention. Parten skall hålla generalsekreteraren underrättad om alla senare vidtagna ändringar däri. Generalsekreteraren skall lämna övriga Parter och Europarådets övriga medlemmar meddelanden om alla sådana underrättelser.

Artikel 5

När både regler om obligatorisk motorfordonsförsäkring och ett system för social trygghet är tillämpliga i fråga om ersättning för skada orsakad av motorfordon avgöres frågor om den skadelidandes rätt och

the two systems shall be determined under municipal law.

Article 6

1. Should the option of exclusion from normal insurance referred to in paragraph 2 of Article 4 of the annexed provisions be provided for in its municipal law, each Contracting Party undertakes to make the holding in its territory of motor races or competitions, whether for speed, reliability or skill, subject to official authorisation. Such authorisation shall be granted only if the civil liability of the organisers and the persons referred to in Article 3 of the annexed provisions is covered by special insurance complying with those provisions.

2. Compensation for damage suffered by the occupants of vehicles taking part in races or competitions such as are referred to in the foregoing paragraph may, however, be excluded.

Article 7

1. Motor vehicles normally stationed outside the territory of a Contracting State shall be exempt in that territory from the application of Article 2 of the annexed provisions if they are provided with a certificate issued by the Government of another Contracting State stating that the vehicle belongs to that State, or, in the case of a Federal State, to the Federal State or one of its constituent members; in the latter case, the certificate shall be issued by the Federal Government.

2. The certificate shall indicate the authority or body responsible for paying compensation in accordance with the law of the country visited and which may be sued in the courts competent in such matters under that law. The State or constituent member to which the vehicle belongs shall guarantee such payment.

intervenir entre les deux systèmes seront déterminés dans le cadre des lois nationales.

Article 6

1. Lorsque la faculté d'exclusion de l'assurance normale visée au paragraphe 2 de l'article 4 des dispositions annexées est prévue dans sa loi nationale, toute Partie Contractante s'engage à subordonner sur son territoire l'organisation des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, à une autorisation administrative. Cette autorisation ne pourra être accordée que si une assurance spéciale répondant aux dispositions annexées couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions.

2. Peut toutefois être exclue de cette assurance la réparation des dommages subis par les occupants de véhicules qui participent aux courses ou concours visés au paragraphe précédent.

Article 7

1. Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de l'un des États Contractants seront dispensés sur ce territoire de l'application de l'article 2 des dispositions annexées lorsqu'ils seront munis d'une attestation du Gouvernement d'un autre État Contractant constatant que le véhicule appartient à cet État ou, s'il s'agit d'un État fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas, l'attestation sera délivrée par le Gouvernement fédéral.

2. Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi du pays parcouru et qui sera susceptible d'être assigné devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'État ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement.

om samordningen av systemen enligt nationell lag.

Artikel 6

1. Har en Fördragsslutande Parts nationella lag föreskrivit sådant undantag från försäkring som avses i artikel 4 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna, åligger det den Parten att göra sådana prov eller tävlingar med motorfordon som gäller hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet och som hålls inom dess område beroende av offentligt tillstånd. Sådant tillstånd får beviljas endast om den ansvarighet för skada som åvilar arrangörerna och de personer som avses i artikel 3 i tilläggsbestämmelserna täcks av en särskild försäkring vilken står i överensstämmelse med dessa bestämmelser.

2. Från sådan särskild försäkring får dock undantagas ersättning för skada som tillfogas innehavare av fordon vilket deltar i prov eller tävling som avses i mom. 1.

Artikel 7

1. Motorfordon som normalt är stationerat utanför en Fördragsslutande Stats område skall inom detta vara undantaget från tillämpningen av artikel 2 i tilläggsbestämmelserna, om det åtföljs av intyg, utfärdat av en annan Fördragsslutande Stats regering, att fordonet tillhör den staten eller, när det gäller en förbundsstat, att fordonet tillhör förbundsstaten eller någon av dess delstater. I det senare fallet skall intyget utfärdas av förbundsregeringen.

2. Intyget skall ange den myndighet eller den inrättning som det åligger att ersätta skada enligt uppehållslandets lag och som enligt den lagen kan instämmas till domstol som är behörig i sådana frågor. Den stat eller den delstat i en förbundsstat som fordonet tillhör skall garantera sådan ersättning.

Article 8

The Contracting Parties shall promote the establishment and operation of Bureaux for the issue of international insurance certificates and for meeting claims for damages in the circumstances specified in paragraph 2 of Article 2 of the annexed provisions.

Article 9

1. Each of the Contracting Parties undertakes either to establish a guarantee fund or to make other equivalent arrangements in order to compensate injured parties for damage caused in such circumstances that a civil liability is incurred, where the obligation to be insured has not been complied with or the person liable has not been identified, or the case is one excepted from insurance in accordance with the first sentence of paragraph I of Article 3 of the annexed provisions. The conditions for granting compensation and the extent of such right shall be determined by the Contracting Party concerned.

2. Nationals of any Contracting Party shall be entitled to bring the claim provided for in the foregoing paragraph in any other Contracting State on equal terms with the nationals of that State.

Article 10

1. The Contracting Parties undertake to determine in their municipal law the persons who shall be responsible for having the motor vehicle insured and to take all appropriate measures, accompanied where necessary by penal or administrative sanctions, to enforce the obligations resulting from the annexed provisions.

2. With a view to the application of the annexed provisions, the Contracting Parties undertake to make appropriate provisions in their mu-

Article 8

Les Parties Contractantes favoriseront la constitution et le fonctionnement de Bureaux destinés à émettre des certificats internationaux d'assurance ainsi qu'à régler les dommages dans le cas prévu à l'article 2, paragraphe 2, des dispositions annexées.

Article 9

1. Chacune des Parties Contractantes s'engage à prendre soit les mesures appropriées en vue de la constitution d'un fonds de garantie, soit toute autre mesure équivalente, afin d'indemniser les personnes lésées dans les circonstances où la responsabilité civile d'autrui est engagée pour le dommage, lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée ou lorsque la personne civilement responsable n'a pas été identifiée, ou encore dans les cas d'exclusion autorisés par la première phrase du paragraphe I de l'article 3 des dispositions annexées. Chacune des Parties Contractantes déterminera les conditions d'octroi et l'étendue du droit à l'indemnisation.

2. Les ressortissants de chacune des Parties Contractantes pourront faire valoir dans un autre État Contractant le droit prévu au paragraphe précédent dans la même mesure que les ressortissants de ce dernier État.

Article 10

1. Les Parties Contractantes s'engagent à déterminer dans leur loi nationale les personnes auxquelles incombe l'obligation de faire assurer le véhicule automoteur et à prendre les mesures appropriées, en les assortissant au besoin de sanctions pénales ou administratives, afin que les obligations résultant des dispositions annexées soient respectées.

2. Les Parties Contractantes s'engagent à prendre dans leur législation nationale, pour l'application des dispositions annexées, les mesures

Artikel 8

De Fördragsslutande Parterna skall främja inrättandet och drivan- det av inrättningar som utfärdar in- ternationella försäkringsbevis och svarar för reglering av skador i fall som avses i artikel 2 mom. 2 i till- läggsbestämmelserna.

Artikel 9

1. Var och en av de Fördragsslu- tande Parterna förbinder sig att an- tingen inrätta en garantifond eller träffa liknande föranstaltningar för att bereda ersättning åt dem som li- der skada uppkommen under sådana omständigheter att skadeståndsans- svar föreligger, när försäkringsplik- ten icke fullgjorts eller den för ska- dan ansvarige icke identifierats eller undantag från försäkringsplikten gäller enligt artikel 3 mom. 1 första punkten i tilläggsbestämmelserna. Vederbörande Fördragsslutande Part bestämmer själv villkoren för och omfattningen av rätten till sådan er- sättning.

2. Medborgare i Fördragsslutande Stat äger göra gällande sådan rätt som avses i mom. 1 i varje annan Fördragsslutande Stat på samma vill- kor som medborgare i den staten.

Artikel 10

1. De Fördragsslutande Parterna förbinder sig att genom nationell lag- stiftning bestämma, vilka personer det åligger att hålla motorfordon för- säkrat, och att vidtaga alla erforder- liga åtgärder, om så behövs i för- ening med straffrättsliga eller ad- ministrativa påföljder, för att fram- tvinga efterlevnaden av de skyldig- heter som följer av tilläggsbestäm- melserna.

2. För att säkerställa tillämpning- en av tilläggsbestämmelserna för- binder sig de Fördragsslutande Par- terna att i sin nationella lagstiftning

nicipal law relating to the approval, or the expiry or withdrawal of the approval, of insurers and, if necessary, of the Guarantee Fund and the Bureau, and also relating to control of their operations.

Article 11

1. Each Contracting Party shall determine, as may be necessary, the authority or person to whom the notification mentioned in Article 9 of the annexed provisions is to be made.

2. Each Contracting Party shall determine what effect the insurance contract shall have in the case of a change of ownership of the insured vehicle.

Article 12

Except in case of emergency, a Contracting Party may not denounce this Convention within less than two years from the date on which the Convention entered into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General of the Council of Europe, who shall inform the other Contracting Parties thereof; it shall take effect three months after the date on which the Secretary-General received such notification.

Article 13

1. If, after the entry into force of the Convention in respect of a Contracting Party, that Party deems it necessary to make a reservation, either not provided for in Annex II to this Convention or, if provided for in that Annex, a reservation which it has not made previously or has withdrawn, it shall inform the Secretary-General of the Council of Europe of its precise proposal, of which the Secretary-General shall then notify the other Contracting Parties.

appropriées concernant l'agrément, la cessation et le retrait de l'agrément des assureurs et, le cas échéant, du Fonds de garantie et du Bureau, ainsi que le contrôle de leurs activités.

Article 11

1. Chacune des Parties Contractantes déterminera, s'il y a lieu, l'autorité ou la personne à laquelle la notification prévue à l'article 9 des dispositions annexées sera effectuée.

2. Chacune des Parties Contractantes déterminera les effets du contrat d'assurance en cas de transfert de propriété du véhicule automoteur assuré.

Article 12

Sauf en cas de nécessité urgente, une Partie Contractante ne pourra dénoncer la présente Convention avant l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention à son égard. Toute dénonciation se fera par un avis écrit et notifié au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe qui en informera les autres Parties Contractantes; elle prendra effet à l'expiration d'un délai de trois mois après la date de la réception de sa notification par le Secrétaire Général.

Article 13

1. Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, l'une des Parties Contractantes estime nécessaire de faire usage soit d'une réserve non visée à l'annexe II à la présente Convention, soit d'une réserve visée à cette annexe, mais dont Elle n'avait pas fait usage antérieurement ou à laquelle Elle aurait renoncé, cette Partie Contractante en notifiera la proposition précise au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, qui la communiquera aux autres Parties Contractantes.

intaga erforderliga bestämmelser i fråga om beviljande, upphörande eller återkallande av tillstånd för försäkringsgivare och, om så behövs, för Garantifonden och sådan inrättning som avses i artikel 8 samt i fråga om kontroll av dessas verksamhet.

Artikel 11

1. Varje Fördragsslutande Part skall, i den mån det behövs, bestämma till vilken myndighet eller person sådan underrättelse som avses i artikel 9 i tilläggsbestämmelserna skall lämnas.

2. Varje Fördragsslutande Part skall bestämma vilken verkan försäkringsavtalet skall ha vid övergång av äganderätten till det försäkrade fordonet.

Artikel 12

Utom i trängande fall får Fördragsslutande Part icke säga upp denna konvention inom mindre än två år från den dag konventionen trädde i kraft i förhållande till den parten. Uppsägning skall ske genom skriftligt meddelande till Europarådets generalsekreterare, som skall underrätta övriga Fördragsslutande Parter därom och träder i kraft tre månader efter den dag generalsekreteraren mottog meddelandet.

Artikel 13

1. Fördragsslutande Part, som efter det att konventionen trätt i kraft i förhållande till den Parten finner det nödvändigt att göra ett förbehåll som antingen icke angivits i Annex II till denna konvention eller, om det angivits i nämnda annex, icke tidigare gjorts av den Parten eller har återtagits av Parten, skall underrätta Europarådets generalsekreterare om den exakta innebörden av sitt förslag, varom generalsekreteraren skall underrätta övriga Fördragsslutande Parter.

2. If, within the six months following the notification by the Secretary-General, the Contracting Parties signify in writing their agreement to the proposal, the Contracting Party which has made the proposal may amend its legislation accordingly. The Secretary-General shall bring the notifications made to him under this paragraph to the knowledge of the Contracting Parties.

Article 14

This Convention shall not apply to overseas territories of the Contracting Parties.

Article 15

1. This Convention shall be open to the signature of the Members of the Council of Europe. It shall be ratified. Instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the Council of Europe.

2. This Convention shall come into force 90 days after the date of deposit of the fourth instrument of ratification.

3. In respect of any signatory ratifying subsequently, the Convention shall come into force 90 days after the date of deposit of its instrument of ratification.

4. The Secretary-General shall notify all the Members of the Council and acceding States of the names of the Signatories, of the entry into force of the Convention, the names of the Contracting Parties who have ratified it and the subsequent deposit of any instrument of ratification or accession.

Article 16

After this Convention has come into force the Committee of Ministers of the Council of Europe may invite any State which is not a Member of the Council to accede to it. Any State

2. Si celles-ci signifient par écrit, et dans le délai de six mois qui suit la communication par le Secrétaire Général, leur accord à cette proposition, la Partie Contractante qui l'a faite peut modifier sa législation dans le sens envisagé. Le Secrétaire Général portera les communications qui lui parviennent en vertu du présent paragraphe à la connaissance des Parties Contractantes.

Article 14

La présente Convention ne s'applique pas aux territoires d'outre-mer des Parties Contractantes.

Article 15

1. La présente Convention est ouverte à la signature des Membres du Conseil de l'Europe. Elle sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

2. La présente Convention entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt du quatrième instrument de ratification.

3. Pour tout signataire qui la ratifiera ultérieurement, la Convention entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de son instrument de ratification.

4. Le Secrétaire Général notifiera à tous les Membres du Conseil, ainsi qu'aux États adhérents, les noms des signataires, l'entrée en vigueur de la Convention, les noms des Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, ainsi que le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion intervenu ultérieurement.

Article 16

Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe peut inviter tout État non membre du Conseil à adhérer à celle-ci. Tout

2. Om de Fördragsslutande Parterna inom sex månader efter det generalsekreteraren lämnat sådan underrättelse skriftligen meddelar att de samtycker till förslaget, får den Fördragsslutande Part som gjort förslaget ändra sin lagstiftning i enlighet därmed. Generalsekreteraren skall bringa de meddelanden som lämnats till honom enligt denna bestämmelse till de Fördragsslutande Parternas kännedom.

Artikel 14

Denna konvention äger icke tillämpning på de Fördragsslutande Parternas områden bortom haven.

Artikel 15

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av Europarådets medlemmar. Den skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Europarådets generalsekreterare.

2. Denna konvention träder i kraft 90 dagar efter dagen för deponerandet av det fjärde ratifikationsinstrumentet.

3. I förhållande till varje signatärmakt som därefter ratificerar konventionen träder denna i kraft 90 dagar efter dagen för deponerandet av ratifikationsinstrumentet.

4. Generalsekreteraren skall underrätta alla Rådets medlemmar och stater som ansluter sig till konventionen om namnen på signatärmakterna, om konventionens ikraftträdande, om namnen på de Fördragsslutande Parter som ratificerat konventionen och om varje deponerande av ratifikations- eller anslutningsinstrument som sker därefter.

Artikel 16

Sedan denna konvention trätt i kraft, får Europarådets ministerkommitté inbjuda varje stat som icke är medlem av Rådet att ansluta sig till konventionen. Sålunda in-

so invited may accede by depositing its instrument of accession with the Secretary-General of the Council, who shall notify all the Contracting Parties and the other Members of the Council of Europe of such deposit. The Convention shall come into force in respect of any State acceding thereto 90 days after the date of deposit of its instrument of accession.

État ayant reçu cette invitation pourra adhérer à la Convention en déposant son instrument d'adhésion près le Secrétaire Général du Conseil, qui notifiera ce dépôt à toutes les Parties Contractantes ainsi qu'aux autres Membres du Conseil de l'Europe. Pour tout État adhérent, la Convention entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de son instrument d'adhésion.

Annex I

Provisions annexed to the Convention

Article 1

For the purpose of this law:

The term "motor vehicles" shall mean: mechanically-propelled vehicles intended to be driven on the ground other than vehicles running on rails, and shall include trailers when coupled, and insofar as the Government so decides, uncoupled trailers which are constructed or adapted to be towed by a motor vehicle and to carry persons or goods;

The term "assured" shall mean: persons whose liability is covered in accordance with this law;

The term "injured parties" shall mean: persons entitled to compensation for damage caused by a motor vehicle;

The term "insurer" shall mean: the insurance undertaking approved by the Government in accordance with paragraph 1 of Article 2, and, in the case of paragraph 2 of Article 2, the Bureau responsible for the settlement of claims for damage caused in the national territory by vehicles normally stationed outside that territory.

Article 2

1. No motor vehicle may be driven on the public highway, in grounds

Annex I

Dispositions annexées à la Convention

Article 1

On entend dans la présente loi :

par « véhicules automoteurs » : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée, les remorques attelées ainsi que les remorques, même non attelées, qui seront déterminées par le Gouvernement, lorsque celles-ci ont été construites en vue d'être attelées à un véhicule automoteur et sont destinées au transport de personnes et de choses;

par « assurés » : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

par « personnes lésées » : les personnes ayant un droit à la réparation du dommage causé par le véhicule automoteur;

par « assureur » : l'entreprise d'assurance agréée par le Gouvernement aux termes de l'article 2, paragraphe 1^{er}, et, dans le cas du paragraphe 2 du même article, le Bureau assumant la charge de réparer le dommage causé sur le territoire national par des véhicules ayant leur stationnement habituel en dehors de ce territoire.

Article 2

1. Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie

bjuden stat kan ansluta sig till konventionen genom att deponera sitt anslutningsinstrument hos Rådets generalsekreterare, som skall underätta alla de Fördragsslutande Parterna och Europarådets övriga medlemmar om deponerandet. I förhållande till varje stat som ansluter sig till konventionen träder denna i kraft 90 dagar efter dagen för deponerandet av anslutningsinstrumentet.

Annex I

Tilläggsbestämmelser till konventionen

Artikel 1

I denna lag förstås med:

»motorfordon»: mekaniskt drivet fordon, som är avsett för färd på marken, med undantag av fordon som går på skenor men inbegripet släpfordon kopplat till motorfordon och, i den mån regeringen så bestämmer, okopplat släpfordon som är konstruerat eller inrättat för att dragas av motorfordon och att medföra personer eller gods;

»försäkrad»: person vars ansvarighet är täckt enligt denna lag;

»skadelidande»: person som är berättigad till ersättning för skada orsakad av motorfordon;

»försäkringsgivare»: försäkringsföretag som godkänts av regeringen enligt artikel 2 mom. 1 och, i fall som avses i artikel 2 mom. 2, den inrättning som har att utge ersättning för skada orsakad inom en stats område av motorfordon vilket normalt är stationerat utanför detta område.

Artikel 2

1. Motorfordon får icke föras på allmän väg, på mark till vilken all-

open to the public or in private grounds to which certain persons have right of access, unless the civil liability to which it may give rise is covered by insurance in accordance with the provisions of this law.

The insurance must be effected with an insurer approved by the Government for this purpose.

2. Nevertheless, motor vehicles normally stationed outside the national territory may be driven in that territory on condition that a Bureau recognised for this purpose by the Government assumes direct responsibility for compensating, in accordance with municipal law, injured parties for damage caused by such vehicles.

Article 3

1. The insurance must cover the civil liability of the owner and of any driver or person in charge of the insured vehicle, with the exception of persons who have taken control thereof either by theft or violence or merely without the consent of the owner or person in charge. Nevertheless, in the latter case the insurance must cover the civil liability of the driver if he has been able to take control of the vehicle through the fault of the owner or person in charge, or if he is a person employed to drive the vehicle.

2. The insurance must include damage caused to persons and property in the national territory, with the exception of damage to the insured vehicle and to property carried by it.

Article 4

1. The following may be excluded from the benefits of the insurance:

publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le Gouvernement.

2. Toutefois, les véhicules automobiles ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire national sont admis à la circulation sur ce territoire, à la condition qu'un Bureau, reconnu à cette fin par le Gouvernement, assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de réparer, conformément à la loi nationale, les dommages causés par ces véhicules.

Article 3

1. L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule soit par vol ou violence, soit simplement sans l'autorisation du propriétaire ou du détenteur. Toutefois, dans ce dernier cas, l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du conducteur lorsqu'il lui a été possible de se rendre maître du véhicule par une faute du propriétaire ou du détenteur, ou lorsque le conducteur est une personne préposée à la conduite du véhicule.

2. L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire national, à l'exception des dommages causés au véhicule assuré et aux biens transportés par celui-ci.

Article 4

1. Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance :

mänheten äger tillträde eller på enskild mark till vilken ett visst antal personer äger tillträde, om icke det skadeståndsansvar som kan uppkomma på grund därav är täckt av försäkring enligt bestämmelserna i denna lag.

Försäkringen skall tagas hos försäkringsgivare som godkänts av regeringen för detta ändamål.

2. Utan hinder härav får dock motorfordon, som normalt är stationerat utanför en stats område, föras inom den statens område under förutsättning att en av regeringen för ändamålet erkänd inrättning åtagit sig att direkt gentemot de skadelidande svara för ersättning i enlighet med nationell lag för skada som orsakats av sådant motorfordon.

Artikel 3

1. Försäkringen skall täcka den ansvarighet för skada som åvilar ägaren, förare eller innehavare av det försäkrade fordonet med undantag för den som kommit i besittning av fordonet genom stöld eller våld eller i övrigt utan ägarens eller innehavarens samtycke. I sistnämnda fall skall dock försäkringen täcka den ansvarighet för skada som åvilar föraren, om dennes besittningstagande av fordonet möjliggjorts genom ägarens eller innehavarens vållande eller om han är anställd för att föra fordonet.

2. Försäkringen skall omfatta skada som inom statens område tillfogas person och egendom med undantag för skada på det försäkrade fordonet och på egendom som befordras därmed.

Artikel 4

1. Från försäkringens förmåner får undantagas:

(a) the driver of the vehicle causing the damage, the policy-holder and all persons whose civil liability is covered by the policy;

(b) the spouses of the persons mentioned above;

(c) members of the families of those persons, provided either that they reside with them or are dependent on them for their maintenance, or that they are carried in the vehicle which caused the damage.

2. Damage caused by the vehicle during participating in authorised motor races or competitions, whether for speed, reliability or skill may be excluded from the normal insurance.

Article 5

Should it be stipulated in the policy that the assured shall himself make some contribution towards compensation for the damage, the insurer shall nevertheless remain liable to the injured party for payment of the contribution which the contract lays down as being due by the assured.

Article 6

1. The injured party has a direct claim against the insurer.

2. Should there be more than one injured party, and the total compensation due exceed the sum insured, the rightful claims of the injured parties against the insurer shall be reduced in proportion to that sum. Nevertheless, an insurer who, through ignorance of the existence of other claims, has in good faith paid an injured party more than that party's proper share, shall be accountable to the other injured parties only for the remainder of the sum insured.

(a) le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage, ainsi que le preneur d'assurance et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police;

(b) le conjoint des personnes visées à l'alinéa précédent;

(c) les membres de la famille de ces mêmes personnes, soit habitant sous leur toit ou entretenus de leurs deniers, soit transportés dans le véhicule ayant occasionné le dommage.

2. Peuvent être exclus de l'assurance normale les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

Article 5

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de la contribution qui, en vertu du contrat, est à la charge de l'assuré.

Article 6

1. La personne lésée possède un droit propre contre l'assureur.

2. S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée.

(a) föraren av det fordon som orsakar skadan, försäkringstagaren samt var och en vilkens skadeståndsansvar är täckt av försäkringen;

(b) make till nu nämnd person;

(c) medlem av sådan persons familj, om han sammanbor med denne eller är beroende av honom för sin försörjning eller om han befordras med det fordon som orsakar skadan.

2. Från normal försäkring får undantagas skada som orsakas av fordonet vid deltagande i prov eller tävling som gäller hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet och som anordnats med särskilt tillstånd.

Artikel 5

Har i försäkringsvillkoren bestämts att den försäkrade skall själv till någon del ersätta skadan, är försäkringsgivaren likväl i förhållande till den skadelidande ansvarig för den del av ersättningen som enligt avtalet skall bäras av den försäkrade.

Artikel 6

1. Den skadelidande kan rikta sitt anspråk direkt mot försäkringsgivaren.

2. Finnes flera skadelidande och överstiger den sammanlagda ersättning vartill de är berättigade försäkringsbeloppet, skall de skadelidandes anspråk på ersättning av försäkringsgivaren nedsättas proportionellt intill nämnda belopp. Dock är försäkringsgivare, som, på grund av bristande kännedom om andra skadelidandes anspråk och i god tro, utgivit mera till en skadelidande än som rätteligen tillkommit denne, i förhållande till övriga skadelidande ansvarig endast med återstoden av försäkringsbeloppet.

Article 7

1. The assured must report to the insurer all accidents of which they have knowledge. The policy-holder must supply the insurer with any information or documents stipulated in the policy. Assured persons other than the policy-holder must supply any information or documents required by the insurer, at the latter's request.

2. The insurer may make the assured a party to an action brought against him by the injured party.

Article 8

1. Any action by the injured party against the insurer based on the former's direct claim against him shall be barred after two years have elapsed since the time of the accident.

2. A written request shall suspend the period of limitation in respect of the insurer until such time as he states in writing that he has broken off negotiations. The period of limitation shall not be suspended by subsequent requests.

Article 9

1. The insurer may not raise against an injured party the rights which he possesses *vis-à-vis* the assured, by virtue of the contract or of the provisions of the law relating to it, to withhold or reduce its benefits.

2. The invalidity or termination of the insurance contract, its suspension or that of the guarantee thereunder may be raised by the insurer against the injured party only in respect of accidents occurring after 16 days have elapsed since the insurer gave notice of the said invalidity, termination or suspension. In the case of

Article 7

1. Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils ont connaissance. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

2. L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

Article 8

1. Toute action basée sur le droit propre de la personne lésée contre l'assureur se prescrit par deux ans, à compter du fait générateur du dommage.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription à l'égard de l'assureur jusqu'au jour où celui-ci déclare par écrit qu'il rompt les négociations. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

Article 9

1. L'assureur ne peut opposer à la personne lésée les droits de refuser ou de réduire ses prestations qu'il possède à l'égard de l'assuré en vertu du contrat ou des dispositions légales y afférentes.

2. L'assureur ne peut opposer à la personne lésée la nullité ou la cessation du contrat, sa suspension ou celle de la garantie, que pour les sinistres survenus après l'expiration d'un délai de 16 jours suivant la notification par l'assureur de la nullité, de la cessation ou de la suspension. En cas d'assurances consécutives,

Artikel 7

1. Den försäkrade skall till försäkringsgivaren anmäla alla inträffade olyckor om vilka han får kännedom. Försäkringstagaren skall tillhandahålla försäkringsgivaren alla upplysningar och handlingar som föreskrivits i försäkringsvillkoren. Andra försäkrade än försäkringstagaren skall på försäkringsgivarens begäran tillhandahålla alla upplysningar och handlingar som denne behöver.

2. Försäkringsgivaren får indraga den försäkrade som part i rättegång som anhängiggjorts mot försäkringsgivaren av den skadelidande.

Artikel 8

1. Talan som den skadelidande kan rikta direkt mot försäkringsgivaren preskriberas efter två år räknat från det den skadeorsakande händelsen inträffade.

2. Skriftligen framställt anspråk avbryter preskription i förhållande till försäkringsgivaren och har sådan verkan tills denne skriftligen förklarar att han avbrutit förhandlingarna. Senare framställda anspråk medför icke preskriptionsavbrott.

Artikel 9

1. Försäkringsgivaren får icke mot skadelidande göra gällande den rätt han enligt avtalet eller de lagbestämmelser som är tillämpliga på avtalet äger gentemot den försäkrade att innehålla eller minska förmånerna enligt avtalet.

2. Att försäkringsavtalet är ogiltigt eller upphört att gälla eller att avtalet eller åtagande på grund därav tillfälligt upphört att gälla får av försäkringsgivaren åberopas mot den skadelidande endast i fråga om skadefall som inträffat sedan 16 dagar förflutit från det försäkringsgivaren lämnat meddelande om avta-

consecutive insurances this provision shall apply only to the last insurer.

cette disposition ne s'appliquera qu'au dernier assureur.

3. However, the provisions of the preceding paragraphs shall not be applicable insofar as the damage is effectively covered by another insurance.

3. Toutefois, les dispositions des paragraphes précédents ne sont pas applicables dans la mesure où le dommage est effectivement couvert par une autre assurance.

4. The provisions of paragraphs 1 and 2 of the present Article shall in no wise prejudice the insurer's right to take action against the policyholder or an assured person other than the policy-holder.

4. Les dispositions contenues aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne préjugent en rien du droit de recours de l'assureur contre le preneur d'assurance ou un assuré autre que le preneur d'assurance.

Article 10

No departure by way of agreement between individuals may be made from those provisions of this law which are designed to protect injured parties, unless the right to do so follows from those provisions.

Article 10

Il ne peut être dérogé, par des conventions entre particuliers, aux dispositions de la présente loi prises en faveur des personnes lésées, sauf si une telle faculté résulte de ces dispositions.

Annex II

Reservations to the Convention

Each Contracting Party may state its intention:

1. to exempt from compulsory insurance motor vehicles owned by corporate persons under public or private law able to provide sufficient financial guarantee to be their own insurer;

2. to allow the deposit of a security in lieu of insurance by such persons as it shall determine, provided, however, that such security offers injured parties safeguards equivalent to those afforded by the insurance;

3. to exclude from compulsory insurance wilful damage caused by the assured;

4. to exempt from compulsory insurance the cases specified in the second sentence of paragraph I of Article 3 of the annexed provisions;

5. to exempt from compulsory in-

Annex II

Réserves à la Convention

Chacune des Parties Contractantes peut déclarer vouloir :

1. exempter de l'obligation d'assurance les véhicules automoteurs appartenant à des personnes morales de droit public ou de droit privé qui justifieront de garanties financières suffisantes pour demeurer leur propre assureur;

2. remplacer l'assurance par le dépôt d'un cautionnement pour certaines personnes à déterminer par Elle, à condition que ce cautionnement offre pour les personnes lésées des garanties équivalentes à celles prévues par l'assurance;

3. exclure de l'obligation de l'assurance les dommages causés intentionnellement par un assuré;

4. exclure de l'obligation de l'assurance les cas visés dans la seconde phrase du paragraphe I de l'article 3 des dispositions annexées;

5. exclure de l'obligation de l'as-

lets ogillighet eller upphörande. Har flera försäkringar meddelats efter varandra, tillämpas denna bestämmelse endast på den siste försäkringsgivaren.

3. Bestämmelserna i föregående mom. tillämpas dock icke i den mån skadan täcks av annan försäkring.

4. Bestämmelserna i mom. 1 och 2 av denna artikel inskränker icke på något sätt försäkringsgivarens återkravs rätt mot försäkringstagaren eller mot annan försäkrad person.

Artikel 10

Enskilda får icke överenskomma om avvikelser från de till förmån för skadelidande i denna lag meddelade bestämmelserna, om icke sådan rätt följer av dessa bestämmelser.

Annex II

Förbehåll mot konventionen

Varje Fördragsslutande Part äger förklara sin avsikt att:

1. från obligatorisk försäkring undantaga motorfordon tillhörande sådana offentlighetsrättsliga eller privaträttsliga juridiska personer som visar sig kunna erbjuda tillräckliga ekonomiska garantier för att kunna uppträda som självförsäkrare;

2. medge de personer som Parten bestämmer att ställa säkerhet i stället för att taga försäkring, under förutsättning dock att sådan säkerhet erbjuder de skadelidande lika gott skydd som försäkring;

3. från obligatorisk försäkring undantaga skada som den försäkrade orsakat uppsåtligen;

4. från obligatorisk försäkring undantaga de fall som anges i artikel 3 mom. 1 andra punkten i tilläggsbestämmelserna;

5. från obligatorisk försäkring un-

insurance the driving of a vehicle without the consent of the owner or person in charge, or in contravention of their orders, provided that in such cases the injured party has a guarantee of compensation, at least in respect of damage to person;

6. to exempt from compulsory insurance damages for pain and suffering;

7. to exclude from benefit under the insurance, when the assured is a corporate person or a commercial company not possessing legal personality, the legal representatives of the assured, and the spouses of such representatives, and, under the terms of paragraph I (c) of Article 4 of the annexed provisions, members of the families of such representatives;

8. to exclude from benefit under the insurance of a motor vehicle any person who is carried with his consent in that vehicle although he knows or should have known that the vehicle was taken from the rightful possessor by an unlawful act or is being used in the perpetration of a criminal offence;

9. to exempt from compulsory insurance damage to passengers in the vehicle that was the cause of such damage, if they were being carried free of charge or as a favour;

10. to exempt from compulsory insurance motor vehicles while being driven in private grounds to which certain persons have right of access and also motor vehicles while taking part elsewhere than on the public highway in motor races or competitions, whether for speed, reliability or skill;

11. to depart, solely as between its own nationals, from the terms of Article 5 of the annexed provisions in regard to damage to property involving small sums;

insurance le cas de l'utilisation d'un véhicule sans l'autorisation du propriétaire ou détenteur ou malgré l'interdiction de ces derniers, à condition que la personne lésée possède la garantie d'être indemnisée au moins en ce qui concerne les dommages corporels;

6. exempter de l'obligation de l'assurance le préjudice moral;

7. exclure du bénéfice de l'assurance, lorsque l'assuré est une personne morale ou une société de droit commercial ne possédant pas la personnalité juridique propre, les représentants légaux de l'assuré ainsi que leur conjoint, et, dans les conditions prévues au paragraphe 1^{er}, sous (c), de l'article 4 des dispositions annexées, les membres de la famille de ces représentants;

8. exclure du bénéfice de l'assurance d'un véhicule automoteur toute personne qui consent à être transportée par ce véhicule alors qu'elle sait ou devrait savoir que celui-ci a été soustrait à son possesseur légitime par des moyens illicites ou est utilisé pour perpétrer un crime;

9. exempter de l'obligation de l'assurance les dommages causés aux personnes transportées par le véhicule ayant occasionné le dommage dans le cas de transport gratuit ou bénévole;

10. exempter de l'obligation d'assurance les véhicules lorsqu'ils circulent sur des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, et lorsqu'ils participent, ailleurs que sur la voie publique, à des courses ou à des concours de vitesse, de régularité ou d'adresse;

11. apporter, uniquement dans les rapports entre ses nationaux, des dérogations à l'article 5 des dispositions annexées, quant aux dommages matériels d'un faible montant;

dantaga förande av fordon utan ägarens eller innehavarens samtycke eller i strid med deras föreskrifter, under förutsättning att i sådant fall den skadelidande är tillförsäkrad ersättning åtminstone såvitt angår skada på person;

6. från obligatorisk försäkring undantaga ersättning för sveda och värk;

7. när den försäkrade är en juridisk person eller ett bolag, som icke är juridisk person, från förmån på grund av försäkringen undantaga den juridiska personens eller bolagets legale ställföreträdare och dennes make samt, under de förutsättningar som anges i artikel 4 mom. 1. c. i tilläggsbestämmelserna, medlem av sådan ställföreträdarens familj;

8. från förmån på grund av försäkring för ett motorfordon undantaga var och en som med sitt samtycke befordras med fordonet, fastän han äger eller borde äga kännedom om att fordonet på olagligt sätt frångåtits den rättmätige besittningshavaren eller att fordonet brukas i samband med förövande av brott;

9. från obligatorisk försäkring undantaga skada på passagerare i det fordon som orsakade skadan, om deras befordran med fordonet skedde avgiftsfritt eller i övrigt utan vederlag;

10. från obligatorisk försäkring undantaga motorfordon vilket föres på enskild mark, till vilken ett visst antal personer äger tillträde, samt motorfordon vilket på annan plats än på allmän väg deltar i prov eller tävling som gäller hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet;

11. avvika, uteslutande i fråga om förhållandet mellan dess egna medborgare, från föreskrifterna i artikel 5 i tilläggsbestämmelserna såvitt avser sådan skada på egendom som uppgår till ringa belopp;

12. to leave it to its courts to decide whether, in the case of damage caused in its territory, Article 6 of the annexed provisions shall apply, indication being given where necessary to the courts of the principles on which they should proceed;

13. to depart from the provisions of paragraph 2 of Article 6 of the annexed provisions with a view to providing an alternative method of apportioning the sum insured;

14. to depart from the provisions of paragraph 2 of Article 8 of the annexed provisions;

15. to depart from Article 9 of the annexed provisions where, in the cases mentioned in that Article, the injured party has a guarantee of compensation for damage to person and property; the amount of compensation to which the injured party will be entitled shall be the same in the case of personal injury as if there had been an insurance; in respect of damage to property the amount of compensation may be determined in some other manner;

16. to depart from paragraph 2 of Article 9 of the annexed provisions in respect of motor vehicles normally stationed outside its territory.

12. laisser à ses tribunaux le soin d'apprécier si, en cas de dommage causé sur son territoire, il est fait application de l'article 6 des dispositions annexées, les tribunaux étant informés au besoin des principes à respecter;

13. apporter des dérogations au paragraphe 2 de l'article 6 des dispositions annexées en vue d'établir un autre règlement de répartition de la somme assurée;

14. apporter des dérogations aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 8 des dispositions annexées;

15. apporter des dérogations à l'article 9 des dispositions annexées, lorsque, dans les cas visés à cet article, la personne lésée possède la garantie d'être indemnisée pour les dommages corporels et matériels; l'indemnité à laquelle pourra prétendre la personne lésée sera accordée en cas de dommages corporels dans la même mesure que s'il y avait une assurance et en cas de dommages matériels dans une mesure qui pourra être fixée différemment;

16. déroger au paragraphe 2 de l'article 9 des dispositions annexées en ce qui concerne les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors de son territoire.

Protocol of signature

When signing the European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles the signatory Governments recognise that the term "motor vehicles" contained in the first paragraph of Article I of the provisions annexed to the said Convention shall be understood to include all mechanically-propelled vehicles which are intended to be driven on the ground other than vehicles running on rails even if they are connected to electric conductors, and also cycles fitted with an auxiliary engine.

Protocole de signature

En signant la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les Gouvernements signataires reconnaissent que sont compris dans la définition du terme « véhicules automoteurs » figurant au premier alinéa de l'article 1^{er} des dispositions annexées à ladite Convention, tous les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée même si ceux-ci sont reliés à un conducteur électrique, ainsi que les cycles pourvus d'un moteur auxiliaire.

12. överlämna åt sina domstolar att avgöra huruvida artikel 6 i tilläggsbestämmelserna skall tillämpas beträffande skada som uppkommit inom dess område och att om så behövs ge domstolarna anvisningar om de principer som de skall följa;

13. avvika från föreskrifterna i artikel 6 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna i syfte att fastställa en alternativ metod för försäkringsbeloppets fördelning;

14. avvika från föreskrifterna i artikel 8 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna;

15. avvika från artikel 9 i tilläggsbestämmelserna, när i fall som avses i nämnda artikel den skadelidande är tillförsäkrad ersättning för skada på person och egendom. Den skadelidande skall vid skada på person äga rätt till ersättning med samma belopp som skulle ha utgått om försäkring funnits. Beträffande skada på egendom får ersättningsbeloppet bestämmas på annat sätt;

16. avvika från artikel 9 mom. 2 i tilläggsbestämmelserna beträffande motorfordon som normalt är stationerat utanför dess område.

Signaturprotokoll

Vid undertecknande av den europeiska konventionen om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i fråga om motorfordon erkänner signatärregeringarna att uttrycket »motorfordon» i artikel 1 mom. 1 i tilläggsbestämmelserna till konventionen skall så förstås att det omfattar alla mekaniskt drivna fordon som är avsedda för färd på marken, även om de är anslutna till elektrisk ledning, utom sådana som går på skenor, samt att det omfattar också cykel försedd med hjälpmotor.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 2 april 1968.

N ä r v a r a n d e :

f. d. justitierådet	LIND,
justitierådet	ALEXANDERSON,
regeringsrådet	RINGDÉN,
justitierådet	WESTERLIND.

Enligt lagrådet den 1 april 1968 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 8 mars 1968, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon* och 2) *lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.*

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Eskil Persson.

Lagrådet lämnade förslagen utan erinran.

Ur protokollet:
Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 5 april 1968.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon,

2) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Föredraganden upplyser, att lagrådet lämnat lagförslagen utan erinran, och hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition

dels föreslår riksdagen att godkänna den inom Europarådet den 20 april 1959 avslutade europeiska konventionen om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i fråga om motorfordon,

dels föreslår riksdagen att med vissa i lagförslagen vidtagna redaktionella jämkningar antaga förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon,

2) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 31 oktober 1939 (nr 776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.,

dels anhåller om riksdagens yttrande över det vid statsrådsprotokollet den 8 mars 1968 fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) med vissa i förslaget vidtagna redaktionella jämkningar.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten