

## **Nr 192.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon; given Stockholms slott den 10 mars 1933.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*K. Schlyter.*

## Förslag

till

## Lag

**angående ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.**

Härigenom förordnas, att 1, 18, 24, 25 och 26 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

### 1 §.

Å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, skall efter ty i denna lag sägs finnas trafikförsäkring.

Trafikförsäkring å motorfordon skall tagas och vidmakthållas av dess ägare. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

### 18 §.

Har avtal — — — är registrerat.

Avser försäkringen — — — utlämnat skylten.

Är den — — — ej tillämpning.

Anmälan, varom i denna paragraf sägs, bör insändas i två exemplar.

### 24 §.

Underlåter den, som i fråga om här i riket registrerat motorfordon är försäkringspliktig, att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med dagsböter.

Brukas motorfordon, som ej är här registrerat, av den som försäkringsplikten åligger eller av annan med hans vilja, utan att föreskriven försäkring finnes, vare den försäkringspliktige förfallen till dagsböter.

Med dagsböter straffes ock en var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes.

### 25 §.

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

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.

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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1933.

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet  
å Stockholms slott den 17 februari 1933.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, statsråden NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER,  
VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Schlyter, fråga om *ändrade bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon*.

Föredraganden anför:

»Enligt 1 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon åligger det — med vissa undantag varom i 4 och 5 §§ förmäles — ägare av motorfordon, som brukas i trafik här i riket, att å fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten denne, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått. Trafikförsäkring må meddelas, förutom av anstalt som inrättats av staten, endast av försäkringsanstalt som därtill erhållit Konungens tillstånd; meddelas försäkring, skall därom utfärdas bevis enligt fastställt formulär (6 §). Brukas av den, som försäkringsplikt åligger, eller av annan med hans vilja motorfordon i trafik här i riket, utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits, är den försäkringspliktige jämlikt 24 § förfallen till böter, högst 2,000 kronor. En var annan, som med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes brukar motorfordon, skall jämlikt samma lagrum straffas med böter, högst 500 kronor. Böterna ådömas numera i dagsböter.

För allmänheten saknar det visserligen betydelse, om å ett motorfordon tagits försäkring eller ej. Solidarisk ansvarighet för oförsäkrade motorfordon har nämligen ålagts de försäkringsanstalter som äga meddela trafikförsäkring (21 §). Förutsättningen för en dylik förpliktelse torde emellertid — såsom trafikförsäkringssakkunniga anfört i sitt den 23 februari 1928 avgivna betänkande<sup>1</sup> med förslag till bland annat lag om trafikförsäkring å motorfordon, vilket förslag legat till grund för gällande lagstiftning i ämnet — vara att tillbörlig eftersyn hålles, så att fordon utan försäkring icke må förekomma i trafik. Kontrollens ändamål är således, enligt vad i betänkandet framhållits, i själva verket närmast att tillse att försäkringsanstalterna erhålla premie av samtliga försäkringspliktiga, eller med andra ord att de lojala automobilägarna icke betungas med av andras försumlighet föranledd ökad premieutgift.

<sup>1</sup> Betänkandet finnes såsom bilaga fogat vid Kungl. Maj:ts proposition 1928: 201.

Det i trafikförsäkringslagen stadgade bötesansvaret för den som brukar oförsäkrat motorfordon har ock kompletterats med vissa kontrollföreskrifter. Sålunda skall enligt 9 § motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) vid ansökan om registrering av motorfordon fogas vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar, varav, därest registrering beviljas, det ena försett med uppgift om fordonets igenkänningsmärke skall översändas till den anstalt som meddelat försäkringen. Härjämte skall enligt 2 § kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 355) med närmare föreskrifter om uppgifter, att lämnas vid anmälan av motorfordon till första besiktning m. m., i automobilregistret inskrivas försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Tages ny trafikförsäkring, skall anmälan därom, åtföljd av nytt försäkringsbevis, göras hos registreringsmyndigheten sist inom 14 dagar samt anteckning om förhållandet ske i registret (motorfordonsförordningen 10 § 5 och 8 mom.).

Upphör försäkring å registrerat fordon, är försäkringsanstalten väl icke skyldig att härom göra anmälan till registreringsmyndigheten. I försäkringsanstaltens eget intresse ligger emellertid att dylik anmälan göres. I 18 § trafikförsäkringslagen stadgas nämligen, att därest avtal om trafikförsäkring å fordon, registrerat här i riket, efter uppsägning eller eljest upphört, försäkringsgivaren ändå är gent emot den som lidit skada ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen då avtalet upphörde inkommit till registreringsmyndigheten. Enligt motiveringen till motsvarande bestämmelse i de sakkunnigas förslag hade dessa tänkt sig, att länsstyrelse eller polismyndighet skulle, då anmälan ingått om att en viss försäkring upphört, komma att föranstalta om undersökning och eventuellt åtal, möjligen även om fordonets omhändertagande på den försumliges bekostnad.

Jämväl i fråga om motorfordon, som användas i trafik innan registreringskyldighet inträtt, ha vissa föreskrifter meddelats i syfte att åstadkomma kontroll över att dessa fordon hållas försäkrade. I 8 § 3 mom. motorfordonsförordningen finnes sålunda stadgat, att sådan särskild besiktningsskylt som skall vara åsatt dylikt fordon icke må till någon utlämnas med mindre denne i två exemplar ingiver försäkringsbevis, avseende varje motorfordon varå skylten användes. Det ena exemplaret skall, försett med anteckning om utlämnad skylts nummer, översändas till försäkringsanstalten.

I detta sammanhang må nämnas, att i *Danmark* det åligger en var ägare av motorfordon — med vissa angivna undantag — att i ett av staten godkänt bolag teckna och vidmakthålla ansvarsförsäkring, vilken intill försäkringsbeloppet skall täcka varje ersättningskrav som enligt lagens skadestandsregler kan göras gällande mot den som var ansvarig för fordonet då skadan skedde. Fullgör icke försäkringstagaren sina förpliktelser mot försäkringsgivaren, får detta icke inverka på tredje mans rätt. Oaktat försäkringen upphört, är försäkringsgivaren ansvarig intill dess fjorton dagar förflutit från det försäkringsgivaren till registreringsmyndigheten gjort anmälan därom. — I *Finland* är ägare av registrerat motorfordon skyldig att till säkerhet för gäldandet av skadestånd, som det kan varda fordonets ägare eller förare ålagt utgiva, taga

och vidmakthålla försäkring i någon av staten godkänd försäkringsanstalt. Försäkringen skall tagas på kalenderår och gälla även om fordonet byter ägare. Vissa undantag från försäkringsplikten finnas stadgade, och därjämte kan, med fäst avseende å den försäkringsskyldiges vederhäftighet, befrielse från försäkringsplikten beviljas för högst två år i sänder. — I *Norge* finnes icke obligatorisk försäkring å motorfordon; på vissa undantag när må emellertid ett motorfordon icke tagas i bruk förrän ägaren hos registreringsmyndigheten deponerat en garanti för det skadeståndsansvar bruket av fordonet kan medföra. Denna garanti, som endast undantagsvis torde ställas i annan form än såsom garantiförklaring från ett försäkringsbolag, skall gälla tills vidare men kan bringas till upphörande två månader efter uppsägning, varefter fordonet ej får brukas förrän ny garanti ställts.

#### Tidigare ändringsförslag.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 21 maj 1931 har *länsstyrelsen i Skaraborgs län* framhållit behovet av ytterligare åtgärder för åstadkommande av en verklig övervakning av försäkringspliktens fullgörande samt i detta hänseende anført bland annat följande.

Den länsstyrelse åvilande kontrollen över trafikförsäkringspliktens behöriga fullgörande hade i vad avsåge registrerade motorfordon visat sig medföra ett synnerligen omfattande och tidsödande arbete, utan att likväl en verkligt effektiv kontroll över att oförsäkrade motorfordon icke brukades i trafik kunnat ernås. Av motorfordon som vid tiden för trafikförsäkringslagens ikraftträdande varit registrerade inom länet vore, enligt vad automobilregistret utvisade, 23 automobiler och 63 motorcyklar alltjämt oförsäkrade, och enligt anmälan från vederbörande försäkringsanstalter hade beträffande 192 automobiler och 111 motorcyklar förut gällande försäkring upphört, utan att ny försäkring tagits. Hela antalet oförsäkrade, inom länet registrerade motorfordon uppginge således till 389. Vid utredning genom polismyndighet, varom länsstyrelsen i varje särskilt fall föranstaltat, hade såsom förklaring till att försäkring å vederbörande fordon ej tagits eller vidmakthållits uppgivits, att fordonet ej användes i trafik. Sådan förklaring hade, då straffpåföljd för underlåtenhet att hava motorfordon trafikförsäkrat inträdde först då fordonet brukades i trafik, måst tills vidare godtagas. Antalet oförsäkrade, inom länet registrerade motorfordon visade tendens att stiga.

Med hänsyn till sålunda rådande otillfredsställande förhållanden hade länsstyrelsen ansett sig böra ifrågasätta vidtagande av åtgärder för vinnande av en effektivare kontroll över trafikförsäkringsskyldighetens fullgörande. Länsstyrelsen ville sålunda föreslå införandet av en bestämmelse, att å motorfordon skulle under färd medföras bevis om gällande trafikförsäkring, vilket på tillsägelse av polisman skulle för denne uppvisas. En sådan bestämmelse, motsvarande vad i fråga om skattekvitto stadgades i 9 § andra stycket i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt, skulle väsentligt underlätta övervakningen genom ortspolisen av försäkringspliktens fullgörande, utan att därigenom vederbörande försäkringstagare såvitt länsstyrelsen kunde finna åsamkades någon avsevärd olägenhet.

Över denna framställning ha utlåtanden infordrats från *länsstyrelserna i Stockholms, Kronobergs, Malmöhus och Norrbottens län*, vilka ansetts representera olika erfarenheter uti ifrågakommet hänseende.

Samtliga dessa länsstyrelser ha i avgivna utlåtanden vitsordat behovet av effektivare kontrollföreskrifter med avseende å trafikförsäkringspliktens fullgörande. Länsstyrelserna i förstnämnda tre län ha därvid betonat det för såväl länsstyrelser som polismyndigheter tidsödande utredningsförfarande, som länsstyrelsen i Skaraborgs län omnämnt och vilket pläгат förekomma jämväl i dessa tre län. Länsstyrelsen i Norrbottens län åter har ansett gällande bestämmelser icke påkalla någon särskild åtgärd från dess sida i sådana fall, då anledning ej vore att antaga att motorfordon brukades oaktat försäkring för detsamma ej gällde.

Länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus och Norrbottens län ha förordat den av länsstyrelsen i Skaraborgs län föreslagna bestämmelsen att å motorfordon skulle under färd medföras bevis om gällande trafikförsäkring, därvid länsstyrelsen i Kronobergs län erinrat att detta bevis, lämpligen premiekvittot, borde vara så avfattat att därav framginge den tid, under vilken försäkringen på grund av sista premieinbetalningen vore gällande.

Länsstyrelsen i Stockholms län har uttalat, att en bestämmelse av angivet innehåll visserligen syntes ägnad att leda till förbättrade förhållanden, men att det knappast kunde antagas att bestämmelsen skulle bliva fullt effektiv, då man hade att räkna med, bland annat, att en ute på vägarna etablerad poliskontroll icke komme att nå mer än en del av de försumliga. Länsstyrelsen har, ehuru med en viss tvekan, velat föreslå en ytterligare åtgärd för åstadkommande av skärpt kontroll i förevarande hänseende samt härom anført följande. De försäkringsanstalter, vilka erhållit tillstånd att meddela trafikförsäkring, borde åläggas att till vederbörande registreringsmyndighet i två exemplar avlåta meddelande om trafikförsäkrings upphörande. Det ena exemplaret skulle behållas av registreringsmyndigheten och det andra skulle, därest icke inom viss kortare tid anmälan om ny trafikförsäkring ingått till registreringsmyndigheten, av denna vidarebefordras till vederbörande lokala polismyndighet för närmare undersökning och de ytterligare åtgärder vartill undersökningen kunde föranleda. Att länsstyrelsen den hyste viss tvekan rörande lämpligheten av en sådan ordning berodde därpå att denna komme att medföra ökat arbete för såväl registreringsmyndigheten som de lokala polismyndigheterna, vilka samtliga redan förut vore synnerligen arbetsbetungade. Å andra sidan skulle enligt länsstyrelsens uppfattning det sålunda ifrågasatta systemet medföra den fördelen, att erforderlig undersökning utan onödig tidsutdräkt kunde verkställas i varje särskilt fall.

I infortrat yttrande har *statens organisationsnämnd* anført:

Organisationsnämnden funne det av handlingarna i ärendet framgå, att de nuvarande anordningarna för tillsyn över försäkringspliktens fullgörande icke vore tillfredsställande. Ur de synpunkter organisationsnämnden närmast hade att lägga på frågan syntes den största olägenheten med det nuvarande systemet bestå däri, att länsstyrelserna och polismyndigheterna i orterna över hövan betungades med de mångfaldiga och tidsödande undersökningar som ansåges böra vidtagas i anledning av inkomna anmälningar om försäkringars upphörande, samtidigt som efter vad det ville synas åtgärderna i fråga i alltför många fall icke ledde till önskat resultat. Det syntes därför organisationsnämnden böra tagas under vidare överbägande, huruvida icke en enklare men effektivare anordning för kontrollens uppehållande borde införas. I sistnämnda avseende torde närmast böra undersökas möjligheten att, såsom samtliga de hörda myndigheterna ifrågasatt, införa skyldighet för ägare av motorfordon att, därest han ville låta fordonet användas i trafik, å detsamma anbringa eller låta medföra bevis om gällande trafikförsäkring för fordonet.

Att en sådan bestämmelse skulle medföra ett effektivare efterlevande av försäkringsplikten och därmed möjliggöra ett förenklande av kontrollen över den-  
samma fullgörande, ansåge organisationsnämnden ligga i öppen dag. En så-  
dan omläggning av kontrollen över försäkringspliktens fullgörande skulle inne-  
bära en avsevärd minskning av arbetsbördan hos länsstyrelserna och i än högre  
grad hos polismyndigheterna.

I skrivelse den 17 november 1931 har *föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar (trafikförsäkringsföreningen)* — med förmälan att föreningen tagit del av länsstyrelsens i Skaraborgs län framställning samt av de utlåtanden som däröver avgivits av länsstyrelserna i Stockholms, Kro-  
nobergs, Malmöhus och Norrbottens län — yttrat i huvudsak följande.

I sina utlåtanden hade länsstyrelserna i Stockholms, Kronobergs och Norr-  
bottens län efter verkställd undersökning lämnat uppgift å antalet inom dessa  
län registrerade motorfordon vilka icke vore försäkrade. Inom dessa tre samt  
Skaraborgs län funnes enligt av länsstyrelserna uppgivna siffror sammanlagt  
2,900 oförsäkrade motorfordon, därav 1,583 bilar och 1,317 motorcyk-  
lar. Resultatet av denna utredning syntes föreningen i högsta grad anmärk-  
ningsvärt. Det visade oförtydligt, att trafikförsäkringslagens föreskrifter i  
betänkligen omfattning eftersattes. Vid 1931 års ingång vore i hela riket regi-  
strerade 145,258 bilar och 56,678 motorcyklar, därav 18,188 bilar och 7,083  
motorcyklar i Stockholms, Kronobergs, Skaraborgs och Norr-  
bottens län. Därest förhållandena i övriga län vore likartade, skulle i hela ri-  
ket finnas omkring 12,640 bilar och 10,540 motorcyklar, eller tillhopa  
23,180 motorfordon vara försäkrade, såvitt bilregistren utvisade, icke  
vore gällande. Sedan från detta antal avräknats de fordon vilka dels redovi-  
sades i registren, oaktat de nedskrotats eller på allvar tagits ur bruk, och dels  
vederbörligen försäkrats utan att bevis därom ingått till registren, torde lik-  
väl uppenbarligen ett betydande antal fordon kvarstå beträffande vilka för-  
säkringsplikten försumrats. Det stora antal skador i följd av trafik med  
oförsäkrade fordon som anmäldes till föreningen styrkte ytterligare, att all-  
varliga missförhållanden rådde och att den nuvarande kontrollen icke vore  
tillfyllest. Om på grundval av förenämnda siffror antalet av de fordon vil-  
kas ägare lyckats undandraga sig sin försäkringsplikt beräknades utgöra  
15,000, skulle med en genomsnittspremie av 75 kronor 1,125,000 kronor hava  
undanhållits trafikförsäkringsrörelsen för år 1931, och om verksamma åtgär-  
der icke vidtoges, torde förhållandet för kommande år bli ännu sämre. Dessa  
belopp skulle till allra största delen komma de försäkringspliktiga överlag  
tillgodo antingen därigenom att premierna kunde nedsättas eller genom att  
eventuellt påkallad premieförhöjning kunde undvikas. På grund av trafik-  
försäkringslagens bestämmelser vore anstalterna redan nu ansvariga för sam-  
liga oförsäkrade fordon, vadan någon ökning av skadeutbetalningarna icke  
kunde ifrågakomma.

Av det sagda torde framgå, att i hela landet polisundersökningar rörande  
försäkringsförhållandena å approximativt beräknat 23,100 fordon vore på-  
kallade och rätteligen borde omedelbart vidtagas. Nuvarande svåra tider  
torde med all sannolikhet medföra att detta antal under den närmaste tiden  
icke oväsentligt ökades. Att det för närvarande icke torde vara möjligt för  
de redan förut i hög grad arbetstyngda registrerings- och polismyndighe-  
terna att behörigen fullgöra dessa åligganden, torde vara obestridligt. Det  
syntes föreningen därför i hög grad angeläget att särskilda åtgärder vidtoges  
för undanröjande av föreliggande allvarliga missförhållanden. Emellertid  
syntes det föreningen att icke någon av de föreslagna åtgärderna i och för sig



skulle kunna medföra önskvärd effektivitet. I stället torde i första hand en ändring av trafikförsäkringslagens 1 § böra komma i fråga. Att automobilägarna i så stor utsträckning vågade sig på att eftersätta sin försäkringsplikt, torde i stor utsträckning bero därpå, att de hoppades kunna undgå åtal genom att helt enkelt påstå att fordonet icke brukades i trafik. Att för åklagaren bevisa motsatsen vore högst vanskligt. Att bilen stode utrustad och körklar i garaget torde icke vara tillfyllest, utan enda möjligheten vore att åklagaren lyckades överraska automobilägaren under färd med sitt fordon. Men för en dylik betingande efterforskning saknade åklagaren i regel både tid och resurser. Föreningen vederligt hade dittills åtal endast i undantagsfall förekommit annat än i samband med åtal för förseelser mot motorfordonsförordningen.

Därest i trafikförsäkringslagen stadgades att varje fordon — med undantag enligt 4 § i lagen, från vilka fall föreningen i förevarande sammanhang bortsåge — vilket ej enligt motorfordonsförordningens bestämmelser avförts ur registret skulle vara försäkrat, torde förhållandena bliva helt annorlunda och tillfyllestgörande kontroll kunna utan svårighet erhållas. Antalet 'anmälningar' utan samband med bevis om ny försäkring eller med fordonets avförande ur registret torde då med sannolikhet icke bliva större än att vederbörlig polisutredning i samtliga fall borde kunna medhinnas inom rimlig tid och med tillförlitligt resultat. En sådan utvidgning av försäkringsplikten skulle icke åstadkomma ökad tunga för de försäkringspliktiga men väl medföra fördelar för de lojala försäkringstagarna.

I 10 § 3 mom. motorfordonsförordningen stadgades, att om ägare av registrerad automobil hade för avsikt att under viss tid ej nyttja bilen i trafik, han ägde rätt att om detta förhållande göra anmälan för automobilens avförande ur registret och att sådan anmälan skulle vara åtföljd, förutom av vissa registreringsavgifter, av en särskild avgift svarande mot skatt för bilen under 3 månader. För ny registrering av bilen gällde samma regler som för registrering av automobil vilken icke förut registrerats. Enligt förordningen om automobilskatt vore ägaren berättigad att vid fordonets uttagande ur registret återbekomma så stor del av skatten som belöpte å årets återstående månader. Med hänsyn till dessa bestämmelser och storleken av ifrågavarande registreringsavgifter kunde det icke beräknas vara förmånligt för ägare av motorfordon vara lägsta skatt utginge att, då fordonet för någon tid toges ur trafik, ansöka om fordonets avförande ur registret med mindre nämnda tid uppginge till för automobil 8 månader och för vanlig motorcykel ett år. Fordon vara högre skatt utginge skulle med fördel kunna avföras för kortare tid. Därast försäkringsplikten utvidgades enligt föreningens förslag, torde det såsom framginge av det följande bliva ekonomiskt lönande att låta ur registret avföra motorfordon även för en kortare tid.

För det dåvarande begärde trafikförsäkringsanstalterna samma premie för trafikförsäkring på tid över 5 månader till ett år. Vid fastställandet av de sedan längre tid tillbaka tillämpade allmänna grunderna för premieberäkningen hade man nämligen beaktat att stora grupper av motorfordon — i främsta rummet privata personautomobiler samt motorcyklar — stode obrukade under längre tider, så att den effektiva brukningstiden i genomsnitt icke väsentligt översteg 5 månader. Först om försäkringstiden understigit denna tid hade dittills en lägre premie ansetts skola utgå, då även en intensiv brukning under denna korta tid bleve mindre än den genomsnittliga årsbrukningen av liknande fordon. Emellertid hade utvecklingen medfört en förändring av de grunder vara beräkningen av premie för 'korttidsförsäkringar' byggts. Föreningen hänvisade i detta sammanhang främst till det förhållande att de öppna personautomobilerna, vilka för icke länge sedan varit i flertal, till största de-

len utbytts mot täckta automobiler, vilka utan olägenhet kunde brukas året runt, samt till vägväsendets oavbrutna förbättrande. Med hänsyn till att fordonen av angivna och andra orsaker numera brukades mer effektivt och under mindre beroende av årstiderna hade anstalterna tagit under övervägande ändringar i beräkningen av premie för korttidsförsäkring, ledande till bättre överensstämmelse med nuvarande förhållanden. Därest förslaget om försäkringspliktens utsträckande vunno bifall, skulle därmed genomförandet av berörda ändringar väsentligt underlättas. Anstalterna skulle å sin sida vara angelägna att till underlättande av förslagets genomförande verkställa ändringarna på sådant sätt, att dels grunderna för trafikförsäkringspremiernas beräkning vid försäkring på kortare tid än ett år gjordes mera förmånliga för försäkringstagare som önskade dylik försäkring, dels försäkringstagare vid fordons avförande ur registret under löpande försäkringsår tillgodoräknades enligt dessa grunder eventuellt icke upplupen premie. Därigenom skulle försäkringstagare i många fall med fördel kunna avföra fordon ur registret för betydligt kortare tid än för närvarande vore fallet.

Föreningen ville slutligen framhålla, att det system som föreslagits redan kommit till tillämpning i andra länder, där obligatorisk ansvarighetsförsäkring för motorfordon införts. Sålunda föreläge försäkringsplikt i fråga om registrerade motorfordon såväl i Danmark som i Österrike, och försäkringsplikten upphörde därstädes först genom registreringens upphörande.

Under återopande av vad sålunda anförts har föreningen hemställt om sådan ändring av trafikförsäkringslagen, att *dels* i 1 § föreskrevs skyldighet för ägare av här i riket registrerat motorfordon eller av motorfordon, som utan registrering här brukades i trafik, att å fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring, *dels ock* i 24 § stadgades straff för underlåtenhet att taga och vidmakthålla trafikförsäkring i fråga om här i riket registrerat motorfordon.

Sedermera har föreningen i en den 7 juli 1932 dagtecknad skrivelse framhållit, att då föreningens nyssnämnda hemställan icke föranlett proposition till 1932 års riksdag, de missförhållanden som påtalats i föreningens skrivelse den 17 november 1931 skulle komma att fortvara under minst ett år framåt. Härjämte har anförts följande.

Föreningen hade i sin tidigare skrivelse betonat, att det med hänsyn till det stora antalet anmälningar om upphörda försäkringar som från försäkringsanstalterna ingått till registreringsmyndigheter knappast torde hava varit möjligt för dessa myndigheter att på ett fullt tillfredsställande sätt fullgöra de åligganden om undersökning och eventuellt åtal, som vid trafikförsäkringslagens tillkomst förutsatts skola av registreringsmyndigheterna vidtagas. Emellertid hade antalet avanmälningar sedermera så väsentligt minskats att dessa myndigheter numera utan större svårighet torde kunna upprätthålla en effektiv kontroll i förevarande hänseende.

Flertalet försäkringsanstalter hade tidigare varit av den uppfattningen, att anmälan om försäkrings upphörande kunnat ske så snart försäkringstagaren försummat att erlagga förfallen premie och försäkringsgivarens ansvarighet gentemot honom sålunda upphört. Avanmälning hade sålunda verkställts utan att försäkringsavtalet uppsagts. Sedan föreningen fäst anstalternas uppmärksamhet på att enligt ordalydelsen i 18 § trafikförsäkringslagen avanmälning icke kunde med laga verkan företagas förrän försäkringsavtalet efter uppsägning eller eljest upphört, hade samtliga anstalter beslutat att från och med den 1 mars 1932 icke vidare verkställa avanmälning med mindre denna förutsättning föreläge. Givetvis kunde anstalterna icke verkställa upp-

sägning av ett försäkringsavtal som träffats för kanske flera år framåt, så snart premien uteblivit å förfallodagen, utan torde uppsägning i det stora flertalet fall ske först sedan försäkringstagaren upprepade gånger utan resultat avkrävt premien. I allmänhet torde numera uppsägning av en försäkring på grund av försummad premiebetalning icke ske förrän omkring 2 månader från premieförfallodagen.

Under erinran om behovet av omedelbara åtgärder för förbättring och skärpning av kontrollen över försäkringspliktens fullgörande har föreningen därefter hemställt att — i avvaktan på genomförandet av den utav föreningen ifrågasatta ändringen i trafikförsäkringslagen — länsstyrelserna måtte anmodas att, i överensstämmelse med vad vid sagda lags tillkomst avsetts, övervaka försäkringsskyldighetens behöriga fullgörande. Till underlättande av länsstyrelsernas arbete borde, i huvudsaklig överensstämmelse med vad länsstyrelsen i Stockholms län i sitt utlåtande föreslagit, försäkringsanstalterna åläggas att till vederbörande registreringsmyndighet avlåta avanmälan i två exemplar, det ena att behållas av registreringsmyndigheten och det andra att omedelbart vidarebefordras till polismyndigheten för undersökning.

#### Utkast till nya bestämmelser.

På grundval av den förebragta utredningen har inom kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria i ämnet jämte utkast till *dels* lag angående ändrad lydelse av 1, 24 och 25 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, *dels* ock kungörelse om ändrad lydelse av 10 § motorfordonsförordningen den 20 juni 1930. Dessa utkast torde få fogas vid statsrådsprotokollet såsom *bilaga A*.

Enligt nämnda lagutkast skulle i 1 § trafikförsäkringslagen stadgas att ägare av motorfordon, som registrerats här i riket eller utan registrering här brukades i trafik, vore pliktig att taga och vidmakthålla trafikförsäkring å fordonet, men att, då enligt skriftlig anmälan till registreringsmyndigheten här registrerat motorfordon under en tid av tre månader eller den längre tid som i anmälan upptoges, räknat från viss därvid angiven dag, icke komme att brukas i trafik inom riket, ägaren för den tid skulle vara fri från skyldigheten att ha fordonet försäkrat. Underlåtenhet att beträffande här i riket registrerat motorfordon taga och vidmakthålla trafikförsäkring skulle enligt 24 § medföra ansvar för den försäkringspliktige; i regel skulle å sådan förseelse följa dagsböter, men i fall där försäkringsplikten inträtt till följd av att fordonet brukats i strid mot anmälan, varom i 1 § sagts, skulle straffet vara fängelse i högst ett år eller dagsböter ej under tio. Brukades ett icke registrerat fordon i trafik inom riket av den som försäkringsplikten åläge eller av annan med hans vilja, skulle den försäkringspliktige vara förfallen till dagsböter.

Enligt utkastet till kungörelse skulle till 10 § motorfordonsförordningen fogas ett nytt moment av innehåll, att om anmälan skett enligt 1 § trafikförsäkringslagen, anteckning skulle göras härom i automobilregistret och under rättelse lämnas polismyndigheten i fordonets hemort.

I den upprättade promemorian har efter redogörelse för de dittills i ärendet framkomna förslagen framhållits, hurusom det låge i öppen dag att det av trafikförsäkringsföreningen förordade systemet — enligt vilket försäkrings-skyldighet föreläge så snart fordonet registrerats, oberoende av huruvida det brukades i trafik — skulle innebära en väsentlig lättnad i registrerings- och polismyndigheternas kontrollarbete. Härefter har i promemorian anförts:

Den enligt trafikförsäkringsföreningens förslag anvisade utvägen att er-hålla befrielse från försäkringsplikten för tid varunder registrerat fordon ej brukades i trafik — att för denna tid låta avföra fordonet ur registret — vore emellertid behäftad med vissa nackdelar. Registrets överskådlighet och reda skulle minskas, därest i större utsträckning fordon avfördes ur registret för att efter en tid ånyo införas däri, som regel å nya upplägg och med andra igen-känningsmärken, och den lättnad i arbetsbördan som registreringsmyndighe-terna vunne genom ökad effektivitet av kontrollåtgärderna skulle i väsentlig grad uppvägas genom ökat registerarbete. Med hänsyn till det anförda hade det syntts önskvärt att — med godtagande i huvudsak av de grunder som in-nefattades i trafikförsäkringsföreningens förslag — på annat sätt än sålunda anvisats bereda möjlighet för innehavare av motorfordon att för tid varunder detsamma icke brukades i trafik vinna befrielse från försäkringsskyldighe-ten. Härvid torde emellertid icke alltför korta tidsperioder förtjäna beaktande. Att ett motorfordon en eller annan månad under året icke brukades i trafik syntes icke vara tillräcklig anledning till särskilda åtgärder i föreva-rande hänseende. Huvudsakligen torde det här böra bli fråga endast om sådana fordon som på grund av klimatiska förhållanden eller dylikt under en sammanhängande tidsrymd av vintermånaderna icke toges i bruk. Och inne-havare av motorfordon som nu nämnts torde redan på förhand kunna ungefär bestämma den tid under vilket fordonet icke komme att brukas i trafik.

Den lättnad i försäkringsplikten som nyss antytts torde därför enklast kun-na ernås sålunda att innehavare av ett registrerat fordon, vilken hade för av-sikt att under en sammanhängande tid av minst tre månader icke bruka fordo-net i trafik, befriades från skyldighet att för sagda tid hålla fordonet för-säkrat, därest han i förväg gjorde anmälan därom till registreringsmyndig-heten. Om dylik anmälan borde uppgift intagas i automobilregistret. Då sedermera från vederbörande försäkringsanstalt inkomme anmälan att för-säkring icke vidmakthållits för ifrågavarande fordon, föranleddes följaktligen därav icke någon registreringsmyndighetens åtgärd förrän den tid, som i först-nämnda anmälan uppgivits, gått till ända. Inkomme dessförinnan eller någon kortare tid därefter, exempelvis 14 dagar, meddelande från försäkringsanstalt att ny försäkring tagits att gälla från och med dagen efter den som i anmä-lan angivits, hade registreringsmyndigheten allenast att därom göra anteck-ning i automobilregistret. I motsatt fall torde — under förutsättning att fordonet alltjämt kvarstode i registret — registreringsmyndigheten böra för-anstalta om undersökning, vilken i regel torde böra företagas genom vederbö-rande polismyndighet. Utröntes därvid att ny försäkring till föreskrivet be-lopp icke inom behörig tid tagits, torde den försäkringspliktige vara förfal-len till ansvar för underlåtet tagande av försäkring.

En bestämmelse av nu angivet innehåll torde emellertid icke vara tillrådlig, därest den icke kompletterades med särskilda straffbestämmelser. Förutom de straffbestämmelser i 24 § trafikförsäkringslagen, som betingades därav att registrerat fordon som regel underkastades försäkringsplikt oberoende av huruvida detsamma brukades i trafik, torde därför i sagda paragraf böra stadgas väsentligen förhöjt straff för den, som i strid med anmälan varom

förut nämnts brukade motorfordon, och torde för dylikt fall fängelse, dock ej för längre tid än ett år, böra ingå i strafflatituden.

#### **Yttranden över det inom kommunikationsdepartementet upprättade förslaget.**

Över promemorian och författningsutkasterna ha efter remiss utlåtanden avgivits av *överståthållarämbetet* och *länsstyrelserna*, *försäkringsinspektionen*, *trafikförsäkringsföreningen*, *Kungl. automobilklubben* och *Sveriges trafikbilägares riksförbund*.

Samtliga de nämnda myndigheterna och sammanslutningarna med undantag av försäkringsinspektionen ha anslutit sig till grundsatsen om försäkringspliktens knytande till registreringen. Överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser ävensom Kungl. automobilklubben samt riksförbundet ha ock lämnat det remitterade förslaget i huvudsak utan erinran, ehuru i åtskilliga fall vissa jämkningar eller ytterligare föreskrifter ansetts önskvärda särskilt med avseende å det ifrågasatta anmälningsförfarandet. Länsstyrelserna i Södermanlands, Blekinge, Älvsborgs och Örebro län samt trafikförsäkringsföreningen ha förordat en lagstiftning i huvudsaklig överensstämmelse med det av föreningen i skrivelsen den 17 november 1931 framlagda förslaget eller alltså införande av försäkringsplikt beträffande registrerat motorfordon utan rätt för ägaren att genom särskild anmälan för viss tid vinna befrielse därifrån. Försäkringsinspektionen slutligen har väl funnit den ifrågasatta nya lagstiftningen vara ägnad att medföra ett allmännare fullgörande av försäkringsskyldigheten men det oaktat ställt sig tveksam rörande lämpligheten av den föreslagna anordningen och i stället förordat vissa bestämmelser i syfte att på grundval av gällande regler om försäkringsskyldighet öka kontrollens effektivitet.

Av det remitterade förslagets anhängare ha några såsom sin mening uttalat, att genom de föreslagna bestämmelserna skulle vinnas såväl effektivare tillsyn över försäkringspliktens fullgörande som ock lättnad i myndigheternas kontrollarbete. Sålunda har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anført, att vad i lagutkastet föreslagits innebure synnerligen betydelsefulla förbättringar av nuvarande bestämmelser om försäkringsplikt för motorfordon samt att, särskilt ur kontrollsynpunkt och med hänsyn till förenkling i både registreringsmyndigheternas och polismyndigheternas arbete med trafikförsäkringsfrågor, de föreslagna ändringarna torde vara uteslutande till fördel. Länsstyrelsen i Östergötlands län har därjämte framhållit, att då enligt förslaget ägare av motorfordon som vore avsett att icke användas under någon mera avsevärd tid framåt hade möjlighet att genom en formlig anmälan härom hos registreringsmyndigheten vinna befrielse från försäkringsplikten, förslaget ej heller syntes innebära någon obillighet mot fordonsägarna. Jämväl länsstyrelsen i Gotlands län har understrukit att förslaget, samtidigt som det tillgodosåge det dubbla syftet att åstadkomma bättre kontroll och minska det myndigheterna åvilande kontrollarbetet, i viss mån beredde lättnad för motorfordonsägarna i fullgörandet av försäkringsplikten. Kungl. automobilklub-

ben har funnit den för visst fall föreslagna befrielsen från försäkringsplikt i hög grad lämplig, och riksförbundet har, med tillstyrkande av förslaget, som sin uppfattning uttalat att befrielse från vidmakthållande av trafikförsäkring bör beredas, då fordon icke brukas i trafik.

Ett par av de länsstyrelser, som tillstyrkt det remitterade förslaget, ha emellertid ansett det tvivelaktigt om det föreslagna systemet skulle medföra någon lättnad i myndigheternas åligganden med avseenden å kontrollens utövande. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har härutinnan anført, att den ifrågasatta befrielsen från försäkringsplikt för den, som gjorde anmälan på sätt i lagutkastet angivits, syntes komma att medföra ett omfattande arbete för såväl länsstyrelserna som polismyndigheterna i orterna, bestående i förutom registrerings- och underrättelseförfarande föranstaltandet om och verkställandet av undersökningar huruvida efter den i sådan anmälan avsedda tidens utgång ny försäkring inom behörig tid tagits. Liknande mening har uttalats av länsstyrelsen i Kristianstads län. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har ansett, att förslagets genomförande snarare skulle komma att medföra ökat arbete för registrerings- och polismyndigheterna.

De myndigheter, som förordat trafikförsäkringsföreningens förslag, ha därvid åberopat väsentligen överensstämmande skäl. Anföras må följande uttalande av länsstyrelsen i Örebro län. Genom den av föreningen föreslagna bestämmelsen, att varje fordon med undantag av de i 4 § trafikförsäkringslagen angivna skulle hållas försäkrat så länge det kvarstode registrerat och sålunda oberoende av huruvida fordonet vore taget i bruk eller icke, skulle enligt länsstyrelsens mening den bästa säkerhet vinnas för försäkringspliktens behöriga fullgörande. Systemet åstadkomme reda och överskådlighet samt vore i sitt handhavande ytterst enkelt. Det ökade arbete som i händelse av förslagets genomförande skulle för länsstyrelserna orsakas genom ökat antal av- och återregistreringar av motorfordon bleve, såvitt länsstyrelsen kunde bedöma, av ganska liten betydelse emot nu angivna fördelar. Länsstyrelsen kunde ej heller finna, att en på dylikt sätt ordnad försäkringsplikt skulle för motorfordonsägare medföra sådan ökad tunga att förslaget därom av denna anledning icke borde ifrågakomma. — Länsstyrelsen i Södermanlands län har yttrat, att föreningens förslag syntes vara det som enklast och effektivast kunde bidra till förverkligande av syftet att förhindra de försäkringspliktiga från att undandra sig sin skyldighet. Det i promemorian framförda förslaget har nämnda länsstyrelse däremot ansett knappast vara ägnat att åstadkomma någon förbättring av rådande förhållanden vare sig i fråga om registreringsmyndigheternas arbetsbörda eller beträffande övervakningens effektivitet. Till utveckling av sin mening har länsstyrelsen anført i huvudsak följande.

Det syntes länsstyrelsen som om arbetsbördan för registreringsmyndigheterna skulle bliva större med detta sistnämnda förslag än med det av trafikförsäkringsföreningen framförda. På grund av de kostnader, som vore förbundna med ett fordons avförande ur registret och återinförande däri, syntes det nämligen ej finnas anledning antaga att arbetet därmed skulle väsentligen ökas genom att samma system vunne tillämpning för befrielse från trafikförsäkring som gällde för befrielse från skatt. Som dessutom detta system

enligt vad föreningen uppgivit tillämpades i vissa andra länder, torde några större olägenheter genom dess införande även i Sverige icke behöva befaras. Registreringsmyndigheterna skulle genom detta systems införande, syntes det, i huvudsak befrias från kontrollen över trafikförsäkringspliktens fullgörande. Med det i promemorian föreslagna systemet torde däremot arbetet hos dessa myndigheter ej komma att, åtminstone i någon högre grad, minskas. Huvudsakliga anledningen, varför länsstyrelsen ansåge sig icke kunna förorda det i promemorian föreslagna systemet, vore emellertid att det därmed avsedda syftet, framtvingande av försäkringspliktens fullgörande, icke syntes komma att bli förverkligat i någon större grad än vad nu vore fallet. Det kunde till och med ifrågasättas huruvida icke i vissa fall, åtminstone på landet, genom ett sådant system försummelse att hålla i bruk varande fordon trafikförsäkrade underlättades. Genom en anmälan, att fordonet ej begagnades, skulle nämligen vederbörande ägare kanske rentav kunna säkra sig mot risken av sådan polisundersökning som nu plägade vidtagas efter underrättelse från försäkringsbolagen om att försäkringsavtal upphört.

*Trafikförsäkringsföreningen* har — efter framhållande att i det remitterade lagutkastet de av föreningen tidigare framförda synpunkterna i princip godtagits — utförligt motiverat sitt avstyrkande av den i utkastet föreslagna anordningen, enligt vilken ägare av registrerat fordon skulle efter anmälan till registreringsmyndigheten kunna vinna viss tids befrielse från försäkringsplikten. Härvid har föreningen till en början upplyst, att på grund av de ändrade bestämmelser om korttidsförsäkring, som numera tillämpades av försäkringsanstalterna, motorfordonsägare hade möjlighet att med fördel teckna trafikförsäkring för tid intill 8 månader; denna möjlighet hade dock icke kommit till allmänna användning, enär därför fordrades att försäkrings-tagaren redan vid försäkringstidens början bestämde den tid under vilken han ej ämnade bruka fordonet. Med det remitterade förslaget skulle enligt föreningens mening anstalterna i stor utsträckning nödgas medgiva annullering av gällande försäkringar för längre tid och dessas förändring till korttidsförsäkringar, något som obetingat komme att medföra att försäkringar för kortare tid än ett år, i motsats till vad nu vore fallet, bleve särdeles vanliga. Under dessa förhållanden har den i promemorian föreslagna anordningen syntes föreningen giva anledning till starka betänkligheter. Härutinnan har föreningen särskilt framhållit att, om anmälan skett, vederbörande försäkringsanstalt för att bli fri från ansvarighet för försäkringen under den tid anmälan avsåge måste uppsäga avtalet samt att, därest sådant förfarande bleve vanligt, detta skulle medföra synnerligen ogynnsamma verkningar med avseende å försäkringsstockarnas storlek och sammansättning jämte ökade kostnader. Till utveckling av dessa synpunkter har föreningen närmare anfört:

Föreningen ville till en början framhålla, att om motorfordonsägaren genom anmälan till registret skulle bli fri från sin försäkringsplikt, den försäkringsanstalt som å fordonet meddelat trafikförsäkring också måste bli fri från ansvarighet för skada, som kunde uppkomma därest ägaren trots sin anmälan toge fordonet i bruk eller därest fordonet komme i bruk utan ägarens vilja eller vetskap. Den enskilda anstalten torde nämligen icke rimligen kunna åläggas att bibehålla ansvarigheten under tid för vilken lagen medgivit fordonsägaren befrielse från försäkringsplikten, men för att kunna bli fri

från sin ansvarighet måste anstalten enligt nu gällande lag, 18 § trafikförsäkringslagen, ha uppsagt försäkringsavtalet. Samma förutsättning för försäkringsgivarens befrielse från ansvarighet skulle visserligen föreligga även då motorfordonsägare i enlighet med föreningens förslag för en tid avförde sitt fordon ur registret. I dylikt fall skulle anstalterna få underkasta sig ett brytande av försäkringsavtalet. Med hänsyn till förefintliga restriktioner mot avförande av fordon ur registren hade föreningen emellertid utgått från att dylikt avförande icke skulle bli vanligt utan komme att inskränka sig till de fall, då ett påtagligt behov av en sådan åtgärd verkligen föreläge. Ehuru brytande av löpande avtal även i denna begränsade utsträckning komme att för anstalterna medföra vissa olägenheter, syntes dessa dock uppvägas av de förmåner föreningens förslag torde medföra för trafikförsäkringsrörelsen i dess helhet genom en förbättrad kontroll över försäkringspliktens fullgörande.

Med den i utkastet föreslagna anordningen torde förhållandet bli väsentligt annorlunda. Denna anordning skulle medföra, att försäkringsgivaren hade att avstå från ett kanske för flera år framåt bundet avtal med stöd endast av försäkringstagarens anmälan till registret att han skulle ha för avsikt att under viss tid icke bruka sitt fordon. Därest försäkringsgivaren å andra sidan icke föranstaltade om avtalets upphörande, skulle han förbli vid sin ansvarighet, även om försäkringstagaren medgivits befrielse från skyldighet att erlägga premie för den tid fordonet uppgivits icke skola brukas. Skulle det — som man kunde förmoda — med den föreslagna anordningen bli vanligt att försäkringstagarna begärde försäkringarnas upphörande för vinnande av en kortare tids befrielse från försäkringsplikten, komme detta alltså att medföra betydande svårigheter för anstalterna. De på lång tid bundna försäkringarna, vilka för närvarande bildade så gott som hela försäkringsstocken, skulle i betänklig omfattning sönderbrytas, och försäkringar skulle onödigtvis för kortare perioder överflyttas från den ena anstalten till den andra. Härigenom skulle förorsakas oberäknliga rubbningar av försäkringsstockarnas storlek och sammansättning, vilka rubbningar med nödvändighet skulle komma att medföra ökad kostnadsbelastning.

Med hänsyn till dessa betydelsefulla förhållanden torde det vara nödvändigt, att sådana restriktioner uppställdes, att den föreslagna anordningen icke kunde komma i bruk annat än för fall, då ett verkligt behov av befrielse från försäkringsplikten föreläge. Enligt föreningens mening kunde ett dylikt behov icke anses föreligga beträffande motorfordon vilka mer eller mindre regelmässigt toges ur bruk för några få vintermånader. Föreningen hade icke heller tänkt sig, att med dess förslag ägare av fordon tillhörande denna grupp skulle annat än i undantagsfall genom avregistrering befria sig från försäkringsplikten. Det torde nämligen kunna antagas, att fordons avförande ur registren för endast säsongbestämd tid skulle komma att ske endast i tämligen ringa utsträckning på grund av de avgifter, besvär och formaliteter i olika avseenden, vilka vore förbundna därmed. Den främsta garantin därför hade föreningen ansett utgöras av den särskilda avgift, motsvarande skatt för tre månader, som införts såvitt föreningen kunde förstå i direkt syfte att förhindra ett överdrivet utnyttjande av möjligheten att få fordon tillfälligt avförda ur registren.

Föreningen har härefter framhållit, att därest nödiga restriktioner icke uppställdes, den föreslagna anordningen utan tvivel skulle komma att tagas i bruk i sådan omfattning att ett avsevärt arbete åsamkades såväl myndigheterna som försäkringsanstalterna. I detta hänseende har föreningen anfört:



Registreringsmyndigheterna skulle ej endast belastas med arbetet att registrera talrika inkommande anmälningar och om dessas innehåll underrätta vederbörande lokala polismyndigheter utan även ha att noggrant övervaka att, då den i anmälan uppgivna tid gått till ända, bevis om försäkring förefunnnes. Motorfordonsägare, vilka beräknat att de icke komme att under viss tid bruka sitt fordon och vilka angivit denna i sin anmälan, komme icke sällan att finna sig vara i behov av fordonet före tidens utgång. Hinder att taga fordonet i bruk, blott försäkring vore ordnad, skulle enligt utkastet icke föreligga, men i registret och hos polismyndigheten i fordonets hemort skulle finnas antecknat att fordonet enligt anmälan icke vore i bruk. Sistnämnda myndighet skulle föranledas till ingripande, så snart det bleve känt att dylikt fordon brukades, vilket skulle medföra onödigt arbete för polismyndigheterna och obehag för fordonsägarna. Detta skulle visserligen undvikas därest ägaren — såsom för övrigt med hänsyn till de föreslagna straffbestämmelserna torde bliva nödvändigt — ålades att i god tid innan fordonet åter finge brukas göra särskild anmälan till registreringsmyndigheten, vilken härom skulle underrätta polismyndigheten. Därmed skulle emellertid myndigheternas arbete ytterligare ökas och kompliceras.

Även för försäkringsanstalterna skulle den föreslagna anordningen i den mån densamma mer allmänt toges i bruk föranleda betydande arbete och kostnader. Nu skulle endast erinras om att anstalterna finge att i varje särskilt fall verkställa uppsägning av avtalet på bevisligt sätt, expediera anmälan därom till registret, vid utgången av den tid för vilken fordonet tagits ur bruk utställa och expediera nytt försäkringsbrev och försäkringsbevis samt uträkna och föra försäkringstagaren till godo viss del av redan erlagd premie. Det borde i detta sammanhang framhållas, att anstalterna ålagts den största sparsamhet vid trafikförsäkringsrörelsens bedrivande och att de av försäkringsinspektionen för anstalterna i detalj fastställda omkostnadsbeloppen vore så knappt tilltagna, att de ej torde tåla en ytterligare belastning.

Vidare har föreningen uppgivit, att därest försäkringsplikten enligt föreningens förslag utsträcktes att omfatta alla registrerade motorfordon, anstalterna hade för avsikt att besluta bestämmelser vilka berättigade den, som för viss tid icke använde sitt fordon och därför toge det ur registret, att i viss mån tillgodoräkna sig vad av redan gulden premie belöpte på denna tid. Med hänsyn till numera gällande nya grunder såväl för bestämmande av premie för korttidsförsäkring som för utgörande av automobilskatt har föreningen funnit det ställa sig ekonomiskt lönande för innehavare av motorfordon, vilket under viss tid icke skall brukas i trafik, att uttaga detta ur registret redan då nämnda tid uppginge för automobil till 5 månader och för motorcykel till 5 à 6 månader. Vid sådant förhållande har det synts föreningen som om redan dess eget förslag lämnade tillräcklig möjlighet till befrielse från försäkringsplikten för alla dem som rimligen kunde göra anspråk därpå, samtidigt som det erbjöde den enligt föreningens åsikt nödvändiga garantin mot ett utnyttjande från motorfordonsägare vilka icke hade något egentligt behov av befrielse från försäkringsplikten.

Jämväl ur effektivitetssynpunkt och med avseende å ansvarsbestämmelserna har föreningen funnit anledning till vissa erinringar mot det remitterade förslaget. I denna del har anförts bland annat följande.

Såsom i promemorian framhållits, torde den däri föreslagna anordningen överhuvud taget icke kunna genomföras utan att strängt straff stadgades för

den, som i strid mot anmälan brukade fordon vara försäkring ej vore gällande. De garantier i övrigt, vilka skulle finnas för att sådant fordon icke komme att användas, torde nämligen vara av ringa praktiskt värde. I huvudsak skulle därför hotet om fängelsestraff utgöra den enda garantin mot missbruk. Emellertid kunde mot det för detta särskilda fall föreslagna stränga straffet erinras, att ägare av här i riket icke registrerat motorfordon — vare sig registreringsplikt ålegat honom eller icke — ej kunde fällas till strängare straff än böter för brukande av fordonet utan försäkring, även om han, såsom nu ej sällan inträffade i fråga om ägare av registrerade oförsäkrade fordon, tidigare för polismyndighet uppgivit att fordonet av honom tagits ur bruk. Ett dylikt förfarande vore tydligtvis i lika hög grad förtjänt av fängelsestraff. Mot den berörda straffbestämmelsen syntes även kunna erinras, att densamma vid den praktiska tillämpningen kunde komma att medföra vissa vanskligheter i bevisningsavseende på grund av den säregna beskaffenheten av det objektiva rekvisitet. Därest förslaget upphöjdes till lag, vore det av vikt att motorfordonsägarna på ett effektivt sätt, t. ex. genom anvisning i särskilt upprättad anmälningsblankett, bibragtes kännedom om de skärpta straffbestämmelserna.

I detta sammanhang må nämnas, att länsstyrelsen i Stockholms län såsom sin mening uttalat att man icke borde i alltför hög grad förlita sig på det skärpta straffhotets verkan i åsyftad riktning. Länsstyrelsen i Malmöhus län har för sin del ansett det föreslagna straffmaximum för brukande av motorfordon i strid mot anmälan vara alltför högt vid jämförelse med den i motorfordonsförordningen stadgade påföljden för brukande av icke registrerat motorfordon.

Såsom redan antytts ha åtskilliga av de myndigheter som i princip anslutit sig till det remitterade förslaget påkallat vissa kompletteringar av detsamma särskilt i syfte att minska myndigheternas arbetsbörda och underlätta tillsynen över bestämmelsernas efterlevnad. Sålunda ha flera länsstyrelser förordat införande av skyldighet att vid färd med motorfordon medföra senast bekomna premiekvitto eller annat bevis om gällande trafikförsäkring. — Ett par länsstyrelser ha, liksom tidigare trafikförsäkringsföreningen, hemställt om åläggande för försäkringsanstalterna att, då försäkring upphört, till vederbörande registreringsmyndighet insända anmälan därom i två exemplar, avsedda det ena att förvaras hos nämnda myndighet och det andra att vidarebefordras till den lokala polismyndigheten för undersökning. — Länsstyrelsen i Östergötlands län har ansett, att i samband med de nya bestämmelsernas genomförande frågan om rätt forum för åtal för underlåten försäkring av motorfordon borde regleras, samt i sådant hänseende föreslagit att sådant åtal skulle anhängiggöras vid domstol i den ort där fordonet hade sin hemort.

*Försäkringsinspektionen* har funnit trafikförsäkringsföreningens förslag, att försäkringsskyldighet skall föreligga så länge fordonet är registrerat, giva anledning till betänkligheter särskilt med hänsyn till fordonsägarnas intressen. Inspektionen har härutinnan anfört i huvudsak följande.

Självfallet skulle genomförandet av detta förslag få den verkan att ett betydande antal fordonsägare, som nu undandroge sig försäkringspliktens fullgörande, skulle komma att betala trafikförsäkringspremie, och därmed skulle ju syftet med förslaget vara tillgodosett. För sin del ställde sig försäkrings-

inspektionen emellertid synnerligen tveksam angående lämpligheten av ifrågasvarande förslag. Beträffande sådana fordon, som vore i bruk hela året och för vilka registrering således ständigt vore gällande, syntes förslaget visserligen på ett enkelt sätt lösa de svårigheter i avseende på kontrollen som den nuvarande ordningen medförde. Annorlunda gestaltade sig frågan beträffande fordon vilka icke brukades i trafik under viss längre eller kortare tid av året. I vad mån avregistrering överhuvud komme att innebära en ekonomisk fördel för motorfordonets ägare bleve beroende av dels längden av den tid under vilken fordonet skulle vara avregistrerat, dels automobilskattens storlek, dels de avdrag för korttidsförsäkring som av försäkringsbolagen komme att medgivas. Enligt för närvarande tillämpade rabattregler skulle en automobil behöva vara avregistrerad under cirka 5 månader, i vissa fall ännu längre tid, för att icke avregistreringen skulle medföra ökad belastning för fordonets ägare. Först vid avregistrering under längre tid kunde en besparing väntas uppstå. Nu anförda omständigheter torde otvivelaktigt komma att medföra, att avregistrering av automobil som icke brukades i trafik endast företoges för längre perioder, omkring 5 månader eller därutöver.

Då ägare skulle vara skyldig erlägga försäkringsavgift så länge fordonet vore registrerat, torde de föreslagna anordningen med nödvändighet medföra, att försäkringsavgift i ett betydande antal fall måste erläggas för tid under vilken fordonet ej brukades i trafik. Det kunde ifrågasättas huruvida icke en sådan anordning komme att verka irriterande, framför allt med hänsyn till att bilägaren, för att överhuvud kunna erhålla en reduktion av försäkringsavgiften för tid under vilken fordonet ej användes, först måste belastas med de icke ringa kostnader som en avregistrering förde med sig. Uraktlåtenhet att betala försäkringsavgift för registrerat motorfordon skulle bliva belagd med böter, även om detsamma icke användes i trafik. För allmänheten torde detta komma att te sig egendomligt, så mycket mer som uraktlåtenhet att betala skatt, då automobil ej användes, icke medförde bötesansvar.

Beträffande det i promemorian föreslagna anmälningsförfarandet har försäkringsinspektionen förklarat sig i viss utsträckning ansluta sig till den kritik därav som framförts i trafikförsäkringsföreningens yttrande, av vilket inspektionen tagit del. Därjämte har inspektionen framhållit, att genom den av föreningen befarade sönderbrytningen av försäkringsavtalen skulle uppkomma — förutom fördyring av försäkringarna — även en annan olägenhet som förut ej tillräckligt beaktats. Här om har inspektionen anfört följande.

Det torde vara allmänt erkänt, att risken inom trafikförsäkringen vore i mycket stor utsträckning av individuell art. En avvägning av premierna med hänsyn till de individuella variationerna i risken vore givetvis en svår uppgift. Här hade emellertid det s. k. bonussystemet (premierabatter vid skadefria år) en betydande uppgift att fylla. Skulle nu, såsom trafikförsäkringsföreningen för sin del syntes antaga, den i promemorian föreslagna anordningen komma att medföra ökning i antalet överflyttningar mellan de olika försäkringsbolagen och en stegring av antalet korttidsavtal, skulle bonussystemet — i varje fall enligt dess nuvarande tillämpning — komma att få minskad betydelse. Härigenom skulle också möjligheten till en rättvis premieravvägning reduceras och syftet med den föreslagna anordningen i viss mån motverkas. Det torde emellertid icke vara uteslutet att sådana anordningar i avseende på bonussystemets tillämpning kunde träffas, att här uttalade farhågor undanröjdes. Dyliga åtgärder kunde emellertid icke fixeras genom lagbestämmelser utan måste i viss mån bliva beroende av i vilken utsträckning man kunde räkna med försäkringsbolagens medverkan. Under sådana för-

hållanden och intill dess förevarande spörsmål blivit närmare prövade vore försäkringsinspektionen — liksom beträffande trafikförsäkringsföreningens förslag — tveksam jämväl rörande lämpligheten av det i promemorian framlagda förslaget.

Beträffande såväl trafikförsäkringsföreningens förslag som det remitterade förslaget har försäkringsinspektionen funnit det kunna befaras, att de skulle medföra en ökning av arbetsbördan för registreringsmyndigheterna och därmed även ökade omkostnader för det allmänna. I stället har inspektionen förordat ett tredje alternativ, enligt vilket — med bibehållande av gällande grunder för försäkringsskyldigheten — i trafikförsäkringslagen skulle stadgas *dels* skyldighet att å fordonet under färd medföra senast gällande premiekvitto för att på tillsägelse av polisman uppvisas för denne, *dels ock* förbud mot brukande av motorfordon under längre tid än två veckor efter premieförfallodagen utan att premien blivit betald. Beträffande ny försäkring föresloges vissa jämkningar i dessa bestämmelser. Envar som mot nyssnämnda förbud brukade försäkringspliktigt motorfordon, liksom även den som eljest brukade sådant fordon och ej på begäran av polisman förededde vederbörligt premiekvitto, skulle vara förfallen till böter. Till motivering av sitt förslag har inspektionen anfört:

Det förefölle försäkringsinspektionen, som om det av länsstyrelsen i Skaraborgs län framlagda förslaget i ämnet skulle kunna tjäna som utgångspunkt för en lösning av spörsmålet. Förslaget, som tillstyrkts av vissa länsstyrelser samt även förordats till prövning av statens organisationsnämnd, innebure att ägare av motorfordon skulle vara skyldig att under färd med fordonet medföra bevis om gällande trafikförsäkring, vilket på tillsägelse av polisman skulle uppvisas för denne; analoga bestämmelser finnes redan i 9 § förordningen om automobilskatt i fråga om skattekvitto. Emot den föreslagna anordningen hade visserligen i promemorian anmärkts, att den vore föga effektiv med hänsyn till att försummad premiebetalning icke medförde bötesansvar under annan förutsättning än att försäkringsavtalet uppsagts; enligt en i promemorian återgiven uppgift från trafikförsäkringsföreningen torde numera uppsägning på grund av försummad premiebetalning icke ske förrän omkring två månader från premieförfallodagen. Försäkringsinspektionen ansåge också för sin del, att förutsättningar för att nyssberörda förslag skulle kunna medföra någon avsevärdare förbättring i nuvarande förhållanden icke föreläge, så länge de nuvarande bestämmelserna i 24 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon ensamt gällde.

Emellertid torde anmärkningen i fråga förfalla, om sistberörda bestämmelser kompletterades med stadgande i sådan riktning att bötesansvar kunde utkrävas viss tid efter försäkringens ikraftträdande resp. premieförfallodagen, därest fordonet efter nämnda tid brukades i trafik utan att premie erlagts. Försäkringsinspektionen ville därvid erinra om de bestämmelser, som gällde angående försummelse att erlagga automobilskatt. Enligt 11 § förordningen om automobilskatt skulle sålunda den som brukat automobil, för vilken skatt icke blivit behörigen erlagd, vara förfallen till böter från och med 25 till och med 500 kronor (numera dagsböter). Det syntes försäkringsinspektionen, för det fall att motorfordonet brukades i trafik, som om försummelse av premiebetalningen vid trafikförsäkring i stort sett borde medföra samma bötesansvar som försummad skattebetalning och detta oberoende av huruvida försäkringsavtalet uppsagts eller icke. Genom ett mera effektivt bötesansvar för

de försumliga skulle de lojala premiebetalarna komma att beredas ett välbehövt skydd mot en av de premieförhöjande faktorerna vid denna obligatoriska försäkring. De försumliga premiebetalarna åstadkomme nämligen såsom förut påpekats indirekt en kännbar höjning i de ordentliga betalarnas premier på grund därav att av de förra förorsakade skador måste täckas av de senares premier i den mån ersättning ej kunde utbeaktas regressvis.

Billighetskäl torde kräva, att under en kortare respittid efter försäkringens ikraftträdande resp. premieförfallodagen, exempelvis 14 dagar, bötesansvar ej inträdde. Den nya kontrollanordningen över försäkringspliktens fullgörande borde såsom redan förut nämnts vara analog med den i 9 § förordningen om automobilskatt stadgade. Bötesansvar för det fall, att senaste premiekvitto ej vid anfordran företeddes för polisman, syntes böra inträda på sätt som stadgades beträffande motsvarande fall i fråga om skattekvitto. Formulär för premiekvitto borde i så fall fastställas, vilket formulär borde innehålla uppgift om för vilken tid trafikförsäkringspremie erlagts.

Av de i ärendet avgivna yttrandena torde framgå, att ehuru omfattande och tidsödande åtgärder vidtagits för övervakande av trafikförsäkringsskyldighetens fullgörande, ett betydande antal försäkringspliktiga likväl undandraga sig denna skyldighet. Såsom flertalet av de hörda myndigheterna och sammanslutningarna anfört lära därför ändrade föreskrifter till förhindrande av sådan underlåtenhet vara av behovet påkallade. Därvid torde emellertid böra eftersträvas att arbetsbördan för de myndigheter som ha att öva tillsyn över bestämmelsernas efterlevnad icke ökas. Det synes fastmera önskvärt att lättnad härutinnan åvägbringas.

Vissa tidigare förslag till lösning av ifrågavarande spörsmål, vilka ock tjänat som utgångspunkt för det av försäkringsinspektionen i dess utlåtande framlagda förslaget, avse att med bibehållande av gällande allmänna regler om försäkringsskyldighet införa nya bestämmelser särskilt i syfte att underlätta myndigheternas kontrollarbete. Sålunda har länsstyrelsen i Skaraborgs län hemställt om införande av föreskrift därom att å motorfordon städse skulle under färd medföras bevis om gällande trafikförsäkring, vilket på tillsägelse av polisman skulle för denne uppvisas. Mot detta förslag måste emellertid erinras att försäkringsbeviset enligt därför fastställt formulär icke skall innehålla någon uppgift om den tid intill vilken försäkringen gäller. Väl har i detta avseende framhållits att det bevis, som skulle å fordonet medföras, kunde så avfattas att därav framginge den tid, under vilken försäkringen på grund av senaste premieinbetalning vore gällande. Ej heller härigenom lär dock någon avsevärd förbättring vara att vinna, då — såsom trafikförsäkringsföreningen anmärkt — den omständigheten att en förfallen premie ej guldits icke i och för sig är avgörande för frågan om försäkringens giltighet. Med hänsyn till att försummad premiebetaltning icke medför bötesansvar under annan förutsättning än att försäkringsavtalet uppsagts, skulle därför den föreslagna anordningen bliva föga effektiv.

Försäkringsinspektionen har funnit ifrågavarande anmärkning förfalla, om i trafikförsäkringslagen infördes ett stadgande av huvudsakligt innehåll att bötesstraff kunde utkrävas viss tid — förslagsvis 14 dagar — efter försäk-

*Departements-  
chefen.*

ringspremiens förfallodag, därest fordonet efter nämnda tid brukades i trafik utan att premie erlagts, och detta oberoende av huruvida försäkringsavtalet uppsagts eller icke. Genom ett dylikt mera effektivt bötesansvar för de försumliga skulle enligt inspektionens mening de lojala premiebetalarna beredas ett välbehövt skydd mot en av de premieförhöjande faktorerna vid ifrågavarande obligatoriska försäkring. Även om det kan antagas att de av försäkringsinspektionen sålunda förordade bestämmelserna skulle i ej ringa grad öka effektiviteten av det nuvarande systemet för försäkringsskyldigheten och jämväl förenkla kontrollarbetet, torde förslaget likväl vara ägnat att väcka betänkligheter. De nya ansvarsbestämmelserna skulle i många fall direkt få karaktären av ett medel att framtvunga fullgörandet av försäkringstagarens betalningsskyldighet gentemot försäkringsgivaren. Underlåtenhet att erlagga förfallen försäkringspremie skulle därjämte kunna föranleda att fordonets brukande bleve belagt med bötesstraff, även om försäkringen ej upphört att vara gällande. En dylik anordning skulle otvivelaktigt i många fall framstå såsom obillig. Härtill kommer att — om ock till följd av de föreslagna stadgandena antalet anmälningar om upphörande av försäkringsavtal komme att minska — dylika anmälningar likväl alltjämt skulle inkomma till länsstyrelserna, vilka då torde ha att föranstalta om polisundersökning. Vid sådan undersökning läser, såsom nu visat sig vara fallet, till förklaring av underlåten försäkring komma att uppgivas att fordonet ej brukas i trafik, en förklaring som i brist på motbevis ofta måste godtagas även i fall då den i själva verket är oriktig.

Därest det sålunda icke synes möjligt att med utgångspunkt från gällande regler om trafikförsäkringsskyldigheten ernå en tillfredsställande lösning av här förevarande spörsmål, torde det böra tagas under överbägande att genom en ändring av grunderna för nämnda skyldighet söka åstadkomma en mera ändamålsenlig ordning än den nuvarande. En dylik utväg har anvisats genom det av trafikförsäkringsföreningen framlagda förslaget, vilket ock i princip godtagits i den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian och vunnit anslutning i samtliga de över promemorian avgivna yttrandena med undantag av försäkringsinspektionens. Berörda förslag är i huvudsak byggt på det system som redan tillämpas i fråga om automobilskattens utgörande. Liksom fallet är med skatteplikten skulle skyldighet att hålla ett motorfordon försäkrat föreligga så snart det registrerats, oberoende av huruvida fordonet brukas i trafik. På sätt i promemorian framhållits torde det ligga i öppen dag att ett sådant system skulle innebära en väsentlig lättnad i registreringsmyndigheternas och polismyndigheternas åligganden med avseende å kontrollen över försäkringsskyldighetens fullgörande, samtidigt som effektiviteten av kontrollen skulle avsevärt ökas. Sedan ett fordon registrerats — för vilken åtgärd förutsattes att vederbörligt försäkringsbevis företes — skulle registreringsmyndigheten, därest från försäkringsanstalten inkomme anmälan att försäkringsavtalet upphört, närmast ha att undersöka huruvida fordonet alltjämt vore registrerat. Vore så icke fallet, föranledde anmälingen icke någon åtgärd. Kvarstode åter fordonet i registret och innehölle detta ej anteckning om att ny försäkring tagits i annan anstalt, hade registrerings-

myndigheten endast att, med uppgift därom, meddela vederbörande polismyndighet att försäkring å fordonet ej vidmakthållits. Då, enligt vad trafikförsäkringsföreningen uppgivit, försäkringsanstalt icke torde uppsäga ett försäkringsavtal och därom till registreringsmyndigheten avlåta anmälan förrän viss tid, i allmänhet ej understigande två månader, förflutit från premiefallodagen, lära därvid regelmässigt förutsättningarna för den försäkringspliktiges fällande till ansvar för underlåtet vidmakthållande av försäkringen föreligga.

I den remitterade promemorian har å andra sidan anmärkts, att den enligt trafikförsäkringsföreningens förslag till buds stående möjligheten att för tid, då registrerat fordon ej användes i trafik, vinna befrielse från försäkringsplikten genom att för denna tid låta avföra fordonet ur registret vore förenad med vissa nackdelar. Registrets överskådlighet och reda skulle minskas genom ökat antal av- och återregistreringar, och den lättnad i arbetsbördan som myndigheterna vunne genom kontrollåtgärdernas större effektivitet skulle väsentligen uppvägas genom ökat registerarbete. Med anledning härav upptogs i det vid promemorian fogade lagutkastet ett stadgande av innehåll att ägare av registrerat fordon, vilken hade för avsikt att under en sammanhängande tid av minst tre månader icke bruka fordonet i trafik, vore befriad från skyldighet att för sagda tid hålla fordonet försäkrat, därest han i förväg gjorde anmälan därom till registreringsmyndigheten.

Mot den sålunda föreslagna anordningen ha emellertid vissa erinringar framställts i de avgivna yttrandena. Trafikförsäkringsföreningen har bland annat anfört, att om det ifrågasatta förfarandet bleve vanligt, detta kunde medföra betydande svårigheter för försäkringsanstalterna. Det kunde befaras att de på lång tid bundna försäkringarna, vilka för närvarande bildade så gott som hela försäkringsstocken, skulle i betänklig omfattning sönderbrytas och att försäkringar onödigtvis för kortare perioder överflyttades från den ena anstalten till den andra. Härigenom skulle förorsakas oberäkneliga rubbningar av försäkringsstockarnas storlek och sammansättning, vilka rubbningar med nödvändighet skulle föranleda ökad kostnadsbelastning. Försäkringsinspektionen har framhållit, att den av föreningen motsedda ökningen i antalet överflyttningar av försäkringar mellan anstalterna och stegringen av antalet korttidsavtal därjämte kunde komma att medföra, att det för en rättvis premieavvägning viktiga s. k. bonussystemet förlorade i betydelse, varigenom syftet med den föreslagna anordningen i viss mån skulle motverkas. Även har gjorts gällande, att det ifrågasatta anmälningsförfarandet skulle minska de nya bestämmelsernas effektivitet och medföra betungande arbete för myndigheterna. Om däremot försäkringsplikten kunde bringas att upphöra endast genom fordonsnets avförande ur registret, skulle det knappast behöva befaras att arbetet med av- och återregistreringar komme att väsentligen ökas, i betraktande av de kostnader som för ägarna vore förbundna med dessa åtgärder. Från ett par håll har ock erinran framställts mot den straffbestämmelse som enligt promemorian funnits utgöra en förutsättning för införandet av möjligheten att efter gjord anmälan vinna befrielse från försäkringsplikt.

De skäl som sålunda anförts mot den i promemorian föreslagna anordningen synas värda beaktande. Härtill kommer ännu en omständighet som i viss mån torde ha bragt frågan i förändrat läge. Med hänsyn till de grunder var-efter, enligt de vid tiden för promemorians utarbetande föreliggande uppgif-terna, trafikförsäkringspremierna då beräknades, kunde någon nedsättning i premien icke vinnas genom att försäkring toges för kortare tid än ett år, därest icke den tid varunder fordonet brukades i trafik understege fem må-nader. Att ett fordon står oanvänt under mera än sju månader under ett år torde dock mera sällan förekomma. Såsom trafikförsäkringsföreningen i sitt sista yttrande meddelat, tillämpas emellertid sedan någon tid tillbaka ändrade bestämmelser av försäkringsanstalterna, i det att för försäkring på tid ända intill åtta månader lägre premie beräknas än den som utgår då för-säkringstiden utgör ett år. Med hänsyn härtill samt till de ändrade grunder för utgörande av automobils katt vilka gälla sedan den 1 januari 1933 torde det, enligt vad föreningen förklarat, numera ställa sig ekonomiskt lönande för ägare av motorfordon, som under någon tid icke skall brukas i trafik, att uttaga detsamma ur registret redan då nämnda tid uppgår för automobil i allmänhet till fem månader och för motorcykel till fem à sex månader. Här-med synes ett av de mest vägande skälen mot trafikförsäkringsföreningens förslag om försäkringsplikts ovillkorliga anknytande till registreringen ha bortfallit. Framhållas må, att vad sålunda anförts om möjligheten att genom fordons avförande ur registret vinna befrielse från försäkringsplikten natur-ligen i praktiken gäller endast för den motorfordonsägare som på förhand kan beräkna att hans fordon vid viss tidpunkt skall tagas ur bruk och som därför bundit sig vid avtal om försäkring å fordonet endast till denna tidpunkt. En-ligt vad trafikförsäkringsföreningen meddelat ha emellertid anstalterna för avsikt att även besluta bestämmelser vilka berättiga en fordonsägare, vil-ken för viss tid icke använder sitt fordon och därför tager detta ur registret, att i viss mån tillgodoräkna sig vad av redan gulden premie belöper på den-na tid.

Av nu anförda skäl och då det av försäkringsföreningen förordade syste-met jämväl synes äga obestridliga fördelar i fråga om enkelhet och effekti-vitet, läser 1 § trafikförsäkringslagen böra endast sålunda ändras att ägare av motorfordon, som registrerats här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, förklaras pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Med ägare torde i förevarande hänseende alltjämt likställas den som innehar motorfordon på grund av avbetalningsköp, ändå att äganderätten ännu icke övergått å honom. Som följd av ändringen i 1 § erfordras viss omarbetning av straffbestämmelserna i 24 §. I samband därmed lära samtliga i sistnämnda paragraf upptagna bötesstadganden böra bringas till överensstämmelse med dagsbotssystemet. Den nya brottsbestämningen i 24 § torde ock föranleda, att det nu gällande stadgandet i 25 § rörande ansvar för den, som under tid då han är ställd under åtal för förseelse mot förevarande lag fortsätter sam-ma förseelse, för vissa fall ersättes med en vitesföreskrift.

I några yttranden har ifrågasatts att den anmälan om försäkrings upphö-



rande, som regelmässigt avlåtes från försäkringsanstalten till vederbörande registreringsmyndighet, borde insändas i två exemplar. Nämnda myndighet skulle då, för den händelse försummelse av försäkringsplikt funnes föreligga, endast ha att överlämna det ena exemplaret till den lokala polismyndigheten för vidare åtgärd. Då en sådan anordning är ägnad att bereda myndigheterna viss arbetsbesparing, synes i 18 § lämpligen kunna införas en föreskrift av angivet innehåll.

En länsstyrelse har föreslagit att i samband med de nya bestämmelsernas genomförande måtte föreskrivas, att åtal för underlåten försäkring av motorfordon skall anhängiggöras vid domstol i den ort där fordonet har sin hemort. Erinrats har i detta sammanhang om att statens organisationsnämnd i en under april 1932 till länsstyrelserna utremitterad promemoria ifrågasatt upptagande i motorfordonsförordningen av en bestämmelse därom att de förseelser mot förordningen, som innebära underlåtet eller oriktigt fullgörande av viss anmälningsplikt till registrerings- eller motsvarande myndighet, i allmänhet skola åtalas vid domstol i fordonets hemort. För närvarande skall åtal för dylik förseelse mot motorfordonsförordningen anhängiggöras vid domstol i den ort där förseelsen skett, d. v. s. i de flesta fall rådstuvurätten i residensstaden, vilket ansetts medföra vissa olägenheter. Då fråga är om ansvar för det trafikförsäkring ej tagits eller vidmakthållits, ligger saken visserligen ej till på alldeles samma sätt. Då emellertid tvekan lätt kan tänkas uppkomma om var i särskilda fall dylik förseelse skall anses begången, synes införandet av en bestämmelse i den angivna riktningen även här vara påkallat.»

Föredraganden uppläser härefter inom justitiedepartementet upprättat förslag till *lag angående ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon*, av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, samt hemställer att lagrådets utlåtande över förslaget måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:  
Gösta Tidelius.

**Förslag**

till

**Lag**

**angående ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.**

Häri genom förordnas, att 1, 18, 24, 25 och 26 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

## 1 §.

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

Innehar någon — — — honom övergått.

## 18 §.

Har avtal — — — är registrerat.

Avser försäkringen — — — utlämnat skylten.

Är den — — — ej tillämplig.

Anmälan, varom i denna paragraf sägs, bör insändas i två exemplar.

## 24 §.

Har beträffande här i riket registrerat motorfordon trafikförsäkring till föreskrivet belopp ej tagits och vidmakthållits, straffes den försäkringspliktige med dagsböter.

Brukas fordon, som ej är här registrerat, av den försäkringspliktige eller av annan med hans vilja utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp tagits och vidmakthållits, vare den försäkringspliktige förfallen till dagsböter.

En var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes, straffes med dagsböter.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 10 § sägs, vare straffet dagsböter.

## 25 §.

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

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.

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 eller fjärde stycket, skall det anhängiggöras vid domstol i den ort där fordonet skall anses hava sin hemort.

Böter, som — — — allmänna strafflagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1933.

---

**Utkast till lag angående ändrad lydelse av 1, 24 och 25 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.**

Härigenom förordnas, att 1, 24 och 25 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, 1 § i nedan angiven del, skola erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

Ägare av motorfordon, som registrerats här i riket eller utan registrering här brukas i trafik, är pliktig att å fordonet taga och vidmakthålla försäkring, som i denna lag sägs (trafikförsäkring); dock vare, då enligt skriftlig anmälan till registreringsmyndigheten här registrerat fordon under en tid av tre månader eller den längre tid som i anmälan upptages, räknat från viss därvid angiven dag, icke kommer att brukas i trafik inom riket, ägaren för den tid fri från skyldigheten att hava fordonet försäkrat.

Innehar — — — övergått.

24 §.

Har beträffande här i riket registrerat motorfordon trafikförsäkring enligt föreskrifterna i denna lag ej tagits och vidmakthållits, straffes den, som försäkringsplikten ålegat, med dagsböter; dock att, då försäkringsplikten inträtt till följd därav att fordonet brukats i strid mot anmälan varom i 1 § sägs, straffet skall vara fängelse i högst ett år eller dagsböter, ej under tio. Den som försäkringsplikt åligger vare, där fordon, som ej är här registrerat, av honom eller av annan med hans vilja brukas i trafik inom riket, utan att trafikförsäkring till föreskrivet belopp finnes, förfallen till dagsböter.

En var annan, som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes, straffes med dagsböter.

För försummelse att taga ny försäkring, som i 10 § sägs, vare straffet dagsböter.

25 §.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1933.

**Utkast till kungörelse om ändrad lydelse av 10 § motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).**

Härigenom förordnas, att i 10 § motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skall efter 8 mom. införas ett nytt moment, betecknat såsom 9 mom., av följande lydelse:

9 mom. Sker anmälan, som i 1 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon sägs, skall anteckning i registret göras därom samt underrättelse lämnas polismyndigheten i automobilens hemort.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1933.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 9 mars 1933.*

N ä r v a r a n d e:

justitieråden ALEXANDERSON,  
EKLUND,  
regeringsrådet ASCHAN,  
justitierådet GREFBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 17 februari 1933, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av t. f. ledamoten för lagärenden i justitiedepartementet, hovrättsassessorn Carl Romberg.

*Lagrådet yttrade:*

Då ansökan om registrering av motorfordon göres, skall enligt motorfordonsförordningen till registreringsmyndigheten ingivas bevis att trafikförsäkring tagits å fordonet. Med hänsyn härtill kunna de i 1 § första stycket i förslaget använda ordalagen, enligt vilka skyldighet att taga försäkring synes skola i allmänhet inträda först sedan registrering skett, verka vilseledande. Blir ett motorfordon som icke brukas i trafik avfört ur registret, skall enligt förslaget skyldigheten att vidmakthålla försäkring å fordonet upphöra. Den ståndpunkt förslaget härutinnan intager har icke heller kommit till tydligt uttryck i lagtexten. Det hemställes därför om sådan jämkning av 1 § första stycket att därav framgår att å motorfordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik skall finnas försäkring som i lagen sägs samt att skyldigheten att taga och vidmakthålla sådan försäkring skall åligga fordonets ägare.

Återkallas åt försäkringsanstalt lämnat tillstånd att meddela trafikförsäkring, är enligt 10 § i förevarande lag en var, som hos anstalten tagit trafikförsäkring å motorfordon och fortfarande jämlikt 1 § har att hålla försäkringen vid makt, pliktig att inom viss tid efter återkallelsen taga ny försäkring å fordonet. Denna skyldighet kommer, därest den i 1 § föreslagna ändringen genomföres, att i fråga om registrerat motorfordon inträda oberoende

av huruvida fordonet brukas i trafik eller icke. Försummar ägaren av sådant motorfordon att inom tid som i 10 § sägs taga ny försäkring, synes en vitesbestämmelse, på sätt i 25 § första stycket föreslagits, lämpligen böra komma till användning. Annorlunda ligger saken, då underlåtenheten att taga ny försäkring avser ett motorfordon som ej är registrerat. I sådant fall kan straff ådömas allenast såframt fordonet brukas i trafik, och förseelsen torde i det avseende varom 25 § andra stycket handlar böra likställas med förseelse enligt 24 § andra eller tredje stycket. Detta syfte synes lämpligen kunna vinnas genom att dels uppdelas innehållet i 24 § fjärde stycket på första och andra styckena i samma paragraf dels ock ur 25 § första stycket utesluta hänvisningen till 24 § fjärde stycket.

I övrigt har lagförslaget ej givit anledning till erinran.

Ur protokollet:

*Ragnar Kihlgren.*

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet  
å Stockholms slott den 10 mars 1933.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden  
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handels-  
departementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Schlyter,  
lagrådets den 9 mars 1933 avgivna utlåtande över det den 17 februari 1933  
till lagrådet remitterade förslaget till *lag angående ändring i vissa delar av  
lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.*

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden:

»Mot den föreslagna avfattningen av 1 § har lagrådet framställt en erin-  
ran av huvudsakligen formell natur, vilken synes böra iakttagas. Vad lag-  
rådet i övrigt anfört har jag ock funnit värt beaktande, i följd varav 24 och  
25 §§ i förslaget torde, i enlighet med vad lagrådet förordnat, böra sålunda  
ändras att innehållet i 24 § fjärde stycket uppdelas på första och andra styc-  
kena i samma paragraf samt ur 25 § första stycket uteslutes hänvisningen till  
24 § fjärde stycket. I samband härmed böra även vidtagas dels en med hän-  
syn till gällande bestämmelser om anstånd med böters gäldande samt om av-  
betalning av böter påkallad redaktionell ändring i 26 § andra stycket, dels  
ock ytterligare ett par mindre jämkningar av formell natur.»

Föredraganden hemställer att förslaget efter omarbetning i nu angivna hän-  
seenden måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas  
riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda  
hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Re-  
genten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den ly-  
delse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Axel Wennerholm.*