

Nr 34

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon, m. m.

Genom en den 5 april 1968 dagtecknad proposition, nr 115, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll

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

dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen 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 anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

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 föranledda 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 förhyrs av krigsmakten i samband med repetitions- och beredskapsövningar.

Författningsförslagen

De vid propositionen fogade författningsförslagen har följande lydelse.

1) 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.

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.

(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.

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) 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)

1 §.

Försäkringsplikt jämlikt 1 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon skall icke åligga ägare eller innehavare av mo-

(Föreslagen lydelse)

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

(Nuvarande lydelse)

torfordon 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).

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

(Föreslagen lydelse)

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 uttagningsskugörelsen 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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1968.

3) 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 innehaves 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.

Sveriges tillträde till Europarådskonventionen om obligatorisk trafikförsäkring och därav föranledd lagstiftning

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 (TFL). 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 medlemsländer 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.

Konventionen i de engelska och franska versionerna samt i översättning till svenska finns fogad vid propositionen som bilaga. Utskottet torde även få hänvisa till propositionen beträffande redogörelser för huvuddragen av gällande svensk lagstiftning på området och huvuddragen av konventionen.

Departementschefen

Beträffande frågan om Sveriges tillträde till konventionen och om därav föranledd lagstiftning anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, vid lagrådsremissen följande.

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 full-

göra 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 preskriptionsavbrytande 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 avvikelse 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 konventionsstaterna 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 avvikelse 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 § försäkringsavtalslagen). 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 för-

säkringsgivaren 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

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.

Över FCF:s framställning har remissyttranden avgetts av Göta hovrätt, överståthållarämbetet (ÖÄ) — 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, bilskatteutredningen, bilregisterutredningen, Försäkringsjuridiska föreningen, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, 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 förhyrs av staten för vissa ändamål inom ramen för den civila delen av totalförsvaret.

Beträffande redogörelser för gällande rätt, FCF:s framställning och remissyttrandena torde få hänvisas till propositionen.

Departementschefen

Angående de nu avsedda spörsmålen anförde statsrådet Kling vid lagrådsremissen följande.

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. vägtrafikförordningen. 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 vägtrafikförordningen 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 förses 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 förses 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 er-

sätter den bonusförlust som ägaren kan tillskyndas genom att trafikförsäringen 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 automobilskatt erläggs för fordonet.

Mitt förslag kräver ändringar i 1 § 1939 års lag och i 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Eftersom automobilskatt enligt 1922 års automobilskatteförordning skall erläggas endast för fordon som är registrerat här i landet, medför undantaget från registreringsplikt automatiskt befrielse från skatteplikt. Någon ändring i automobilskatteförordningen behövs därför inte. Ersättning för automobilskatt 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

Riksåklagaren har 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. Över riksåklagarens framställning har remissyttranden avgetts av Svea hovrätt, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradshövdingar och Föreningen Sveriges stadsdomare. Redogörelser för gällande rätt samt riksåklagarens framställning och remissyttrandena lämnas i propositionen, vartill utskottet får hänvisa.

Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde statsrådet Kling i förevarande fråga följande.

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 mantals-skriven. 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.

Lagrådet har lämnat de remitterade lagförslagen utan erinran.

Utskottet

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,

A. att riksdagen måtte godkänna den inom Europarådet den 20 april 1959 avslutade europeiska konventionen om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar i fråga om motorfordon;

B. att riksdagen måtte antaga de vid propositionen fogade förslagen 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.;

C. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 11 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Stockholm den 7 maj 1968

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herr Erik Svedberg (s), fröken Mattson (s)*, herrar Arvidson (h), Ernulf (fp), Svanström (cp), fru Lindström (s), herrar Schött (h) och Larfors (s)*;

från a n d r a kammaren: herr Ekström i Björkvik (s), fru Löfqvist (s), fröken Bergegren (s)*, herrar Gustafsson i Borås (fp), Keijer (fp), Martinsson (s)*, Dockered (cp)* och Oskarson (h).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.