

Civilutskottets betänkande

2023/24:CU6

Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i bl.a. trafikskadelagen.

Lagändringarna bygger på ett EU-direktiv och innebär nya regler om trafikförsäkringen. De nya reglerna stärker skyddet för dem som skadas i trafiken och handlar i huvudsak om följande.

- Trafikskadelagens tillämpningsområde, och därmed kravet på trafikförsäkring, utvidgas och förtydligas när det gäller eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning, bl.a. elsparkcyklar.
- Ett insolvensgarantisystem införs som säkerställer att en skadelidande får ersättning även om hans eller hennes trafikförsäkringsgivare blir föremål för tvångslikvidation eller går i konkurs.
- Det högsta ersättningsbelopp som kan betalas från en motortävlingsförsäkring höjs.
- Det införs en möjlighet för köparen att välja i vilket land som en försäkring ska tecknas vid import av ett fordon.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 23 december 2023, förutom reglerna om det nya insolvensgarantisystemet som föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandet.

I betänkandet finns en reservation (SD).

Behandlade förslag

Proposition 2022/23:142 Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken.

Ett yrkande i en följdmotion.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Regeringens lagförslag	5
Lagstiftningens framtida utformning	9
Reservation	12
Lagstiftningens framtida utformning, punkt 2 (SD)	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	13
Propositionen	13
Följdmotionen	13
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
 2. lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring,
 3. lag om ändring i konkurslagen (1987:672),
 4. lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal,
 5. lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige,
 6. lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043).
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:142 punkterna 1–6.

2. Lagstiftningens framtida utformning

Riksdagen avslår motion

2023/24:74 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD).

Reservation (SD)

Stockholm den 9 november 2023

På civilutskottets vägnar

Mikael Eskilandersson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Mikael Eskilandersson (SD), Jennie Nilsson (S), David Josefsson (M), Leif Nysmed (S), Roger Hedlund (SD), Laila Naraghi (S), Lars Beckman (M), Martin Westmont (SD), Anna-Belle Strömberg (S), Ellen Juntti (M), Larry Söder (KD), Alireza Akhondi (C), Björn Tidland (SD), Katarina Luhr (MP), Jakob Olofsgård (L), Markus Kallifatides (S) och Isabell Mixter (V).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2022/23:142 Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

En motion har väckts med anledning av propositionen. Förslaget i motionen finns i bilaga 1.

Utskottet överlade den 7 maj 2019 med företrädare för regeringen om kommissionens förslag till revidering av motorfordonsförsäkringsdirektivet (prot. 2018/19:24).

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om nya trafikförsäkringsregler som stärker skyddet för dem som skadas i trafiken.

Bakgrund

Trafikförsäkringssystemet

Obligatorisk trafikförsäkring

I trafikskadelagen (1975:1410) finns bestämmelser om trafikförsäkring för motordrivet fordon och om ersättning från trafikförsäkringen för skador i följd av trafik med sådant fordon (trafikskadeersättning). Enligt lagen krävs trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet (2 § första stycket). Det är fordonets ägare som är skyldig att teckna försäkring för fordonet (2 § andra stycket). Trafikförsäkringssystemet garanterar att en skadelidande får ersättning även om ett försäkringspliktigt fordon saknar trafikförsäkring. Samma sak gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan. I sådana fall ansvarar samtliga försäkringsgivare som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring i Sverige solidariskt för ersättningen genom Trafikförsäkringsföreningen. (Se 16 och 33 §§.)

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges betydelsen av grundläggande fordonsbegrepp, bl.a. beteckningen motordrivet fordon (2 §). Med motordrivet fordon avses ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Vilka eldrivna fordon som är att anse som cykel definieras i sin tur med ett antal tekniska egenskapskrav (såsom krav på en viss högsta konstruktionshastighet respektive motoreffekt). Definitionerna i den aktuella lagen är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa (1 §).

Trafikskadelagen hänvisar inte till lagen om vägtrafikdefinitioner, men det anses även utan en sådan hänvisning vara naturligt att uttrycket motordrivet fordon i trafikskadelagen ges samma innebörd som i lagen om vägtrafikdefinitioner (se bl.a. prop. 1975/76:15 s. 269 jfrd med s. 104). Motordrivna fordon som saknar någon av de tekniska egenskaperna för att vara en cykel enligt lagen om vägtrafikdefinitioner omfattas därmed av trafikskadelagens krav på trafikförsäkring.

Ersättning för skador

Trafikskadelagen bygger på den s.k. no-fault-principen som innebär att en trafikskada ersätts oavsett om den har orsakats genom vållande eller på något annat sätt. Ersättning lämnas alltså på strikt ansvarsgrund. För att en skada ska ersättas krävs dock att den har uppkommit i följd av trafik med ett motordrivet fordon (8 §). Föraren, passagerare och personer utanför fordonet som skadas får ersättning från trafikförsäkringen. Även skador på egendom ersätts ur försäkringen, men som huvudregel ersätts inte skador på fordonsägarens egendom vilket typiskt sett är själva fordonet. (Se 10 och 11 §§.)

EU:s direktiv om motorfordonsförsäkring

Inom EU finns sedan 2009 ett direktiv om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet¹. I november 2021 antog EU ett nytt direktiv² som ändrar 2009 års direktiv i ett antal avseenden. Det nya direktivet syftar till att säkerställa och förbättra skyddet för skadelidande till följd av trafikolyckor inom unionen samt förstärka och förbättra den inre marknaden för motorfordonsförsäkringar. Direktivet innehåller bl.a. en ny definition av de fordon som ska omfattas av försäkringsskydd.

2021 års direktiv är, liksom dess föregångare, ett minimidirektiv. Direktivet hindrar alltså inte medlemsstaterna från att behålla eller införa striktare bestämmelser för att skydda skadelidande.

Propositionen

I propositionen konstaterar regeringen att det i Sverige sedan länge finns en väl utbyggd trafikförsäkring som i många avseenden ger ett bättre skydd än vad som krävs enligt EU-rätten. Vid genomförandet av 2021 års direktiv i svensk rätt är det enligt regeringen viktigt att säkerställa att det skydd som ges till dem som skadas i trafiken inte sänks.

För att genomföra direktivet föreslår regeringen följande nya regler om trafikförsäkringen.

Fordon som ska vara försäkringspliktiga

Till att börja med förtydligas trafikskadelagens tillämpningsområde när det gäller eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning (t.ex. elscوترar, elsparkcyklar och självbalanserande fordon). Genom förtydligandet anges att alla sådana fordon ska anses som motordrivna fordon enligt samma lag och därmed

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118 av den 24 november 2021 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

försäkringspliktiga om de är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen.

Med anledning av den nya EU-rättsliga fordonsdefinitionen utvidgas även trafikskadelagens tillämpningsområde genom att fler slags eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning ska anses som motordrivna fordon enligt samma lag och därmed försäkringspliktiga. Utvidgningen tar sikte på sådana eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet som överstiger 14 (men inte 20) kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Dessa fordon kommer att vara försäkringspliktiga även i de fall dessa uppfyller de tekniska egenskapskraven för att betecknas som cykel enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Från det utvidgade tillämpningsområdet undantas dock sådana fordon som är avsedda för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning.

Vidare ska en förare av ett trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering ha med sig ett försäkringsbevis vid färd.

Ett höjt högsta ersättningsbelopp för motortävlingsförsäkringar

Trafikskadelagen gäller inte för ett motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom ett inhägnat tävlingsområde (1 § första stycket 2). Då är i stället lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring tillämplig. Från en motortävlingsförsäkring betalas ersättning för en person- eller sakskada som orsakas genom ett motordrivet fordon när det används inom ett inhägnat tävlingsområde (3 § i den sistnämnda lagen). Regeringen föreslår att det ersättningsbelopp som kan betalas från en motortävlingsförsäkring med anledning av en och samma skadehändelse ska höjas från 50 miljoner kronor till 100 miljoner kronor.

Ett nytt insolvensgarantisystem

Det föreslås att ett insolvensgarantisystem för trafikförsäkringar ska införas. Systemet syftar till att skydda skadelidande genom att säkerställa att ersättning till en skadelidande betalas även om försäkringsgivaren är insolvent. Det kollektiv av försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring ska vara s.k. insolvensorgan i Sverige och solidariskt ansvara för ersättningen enligt systemet. Insolvensorganet ska företrädas av Trafikförsäkringsföreningen.

Genom insolvensgarantisystemet ska skadelidande som är bosatta i Sverige på begäran ersättas om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annat EES-land är föremål för tvångslikvidation, konkurs eller ett annat liknande förfarande. Betalningen ska göras inom tre månader från den dag då den skadelidande accepterade ett anbud om ersättning.

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige, ska det svenska insolvensorganet i sin tur kunna kräva ersättning av insolvensorganet i det landet. Ett utländskt insolvensorgan ska kunna kräva ersättning av sin svenska motsvarighet om den försäkringsgivare som är föremål för förfarandet har sitt huvudkontor i Sverige. Betalningen ska göras inom sex månader från den dag då kravet på ersättning togs emot, om inte något annat har avtalats.

Det föreslås också vissa regler om insolvensorganets regressrätt när det har betalat ersättning till en skadelidande och om bevakningsfrihet i en trafikförsäkringsgivares konkurs. Vidare föreslås regler om offentliggörande och underrättelseskyldighet med anledning av insolvensgarantisystemet.

Intyg om skadehistorik

Det föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivare att offentliggöra allmän information om hur de använder intyg om skadehistorik när de bestämmer premier för trafikförsäkring.

Försäkring vid import av fordon

Den som är skyldig att teckna trafikförsäkring för ett registrerat fordon föreslås, om fordonet köps i syfte att importeras från ett EES-land till ett annat, under 30 dagar kunna välja om fordonet ska försäkras i det ena eller det andra EES-landet. Vid sådan import ska den lag som är tillämplig på avtal om frivillig fordonsförsäkring vara lagen i det land där den frivilliga försäkringen tecknas.

Ny försäkring vid återkallat tillstånd

Den befintliga skyldigheten att teckna en ny försäkring efter det att tillståndet för försäkringsgivaren har återkallats föreslås gälla oavsett vilken tillsynsmyndighet som har beslutat om återkallelse.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 23 december 2023, förutom de ändringar som avser det nya insolvensgarantisystemet som föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Det nya insolvensgarantisystemet föreslås gälla även för försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Det ska dock inte gälla i fråga om likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

Det har inte väckts någon motion som går emot att riksdagen antar regeringens lagförslag. Lagförslagen bör därför antas av de skäl som anförs i propositionen.

Lagstiftningens framtida utformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att försäkringsplikten för den kategori av eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som omfattas av EU:s utvidgade fordonsdefinition bör begränsas till en ansvarsförsäkring.

Jämför reservationen (SD).

Motionen

I kommittémotion 2023/24:74 av Mikael Eskilanderesson m.fl. (SD) begärs ett tillkännagivande till regeringen om att försäkringsplikten för den kategori av eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som omfattas av EU:s utvidgade fordonsdefinition bör begränsas till en ansvarsförsäkring. Motionärerna hänvisar till att det endast är en sådan försäkring som krävs enligt direktivet.

De nya trafikförsäkringsreglerna

De nya trafikförsäkringsreglerna i detta lagstiftningsärende förtydligar till att börja med trafikskadelagens tillämpningsområde när det gäller eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning (t.ex. elscootrar, elsparkcyklar och självbalanserande fordon). Genom förtydligandet anges att alla sådana fordon ska anses som motordrivna fordon enligt samma lag och därmed försäkringspliktiga om de är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen.

De nya reglerna innebär vidare att trafikskadelagens tillämpningsområde utvidgas genom att fler slags eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning ska anses som motordrivna fordon enligt samma lag och därmed försäkringspliktiga. Detta är en följd av den nya EU-rättsliga fordonsdefinitionen. Utvidgningen tar sikte på sådana eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet som överstiger 14, men inte 20, kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Dessa fordon kommer att vara försäkringspliktiga även i de fall dessa uppfyller de tekniska egenskapskraven för att betecknas som cykel enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Från det utvidgade tillämpningsområdet undantas dock sådana fordon som är avsedda för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning.

I propositionen anför regeringen att det är oklart hur många fordon i landet som träffas av utvidgningen men att Nordic Micromobility Association har uppgett att praktiskt taget samtliga 30 000 elsparkcyklar som hyrs ut i Sverige omfattas. Däremot verkar få av de fordon som säljs på den privata marknaden träffas av utvidgningen, eftersom sådana fordon ofta väger mindre än 25 kilogram eller har en för hög hastighet eller effekt för att betecknas som en cykel. Enligt regeringen innebär ett krav på trafikförsäkring visserligen en ökad kostnad för de bolag som hyr ut elsparkcyklar men även ett stärkt skydd för bolagens kunder. Bolagen bör dessutom ha goda möjligheter att förhandla sig till mängdrabatter hos försäkringsgivarna. Huruvida kostnaden slår igenom fullt ut för kunderna påverkas också av konkurrensförhållandena på marknaden.

Som skäl för att låta den beskrivna kategorin av eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning omfattas av ett krav på trafikförsäkring i stället för bara en ansvarsförsäkring anför regeringen följande (s. 33 f. i propositionen):

Flera remissinstanser, exempelvis *Sveriges Motorcyklister*, anför att cyklarna endast bör omfattas av krav på ansvarsförsäkring, eftersom det endast är en sådan försäkring som krävs enligt direktivet. En ansvarsförsäkring täcker emellertid bara skador på tredje man. Den svenska trafikförsäkringen innebär ett bredare försäkringsskydd bl.a. eftersom försäkringen också täcker ersättning för personskador som drabbar fordonets förare. Det svenska trafikförsäkringssystemet bygger på tanken att trafiken ska bära sina egna kostnader. För att åstadkomma det bör försäkringen även täcka skador på förare. Det är svårt att hitta skäl för att denna princip inte ska gälla för vissa fordon, särskilt när elsparkcyklar främst är inblandade i singelolyckor. Regeringen anser att det bör krävas trafikförsäkring för de cyklar som omfattas av direktivets fordondefinition.

Ett krav på trafikförsäkring för cyklarna medför att försäkringsgivarna måste tillhandahålla en sådan produkt. Som bl.a. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* anför är det något försäkringsgivarna är vana att göra och bör inte innebära någon större belastning för dem.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i betänkandet ställt sig bakom regeringens lagförslag om nya trafikförsäkringsregler. Till att börja med förtydligar dessa trafikskadelagens tillämpningsområde när det gäller eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning (t.ex. elscottrar, elsparkcyklar och självbalanserande fordon). Genom förtydligandet anges att alla sådana fordon ska anses som motordrivna fordon enligt samma lag och därmed försäkringspliktiga om de är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen. Detta är något som ska anses gälla redan i dag och som främst träffar sådana fordon som säljs på den privata marknaden.

Vidare införs genom de nya trafikförsäkringsreglerna ett krav på trafikförsäkring även för eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet som överstiger 14, men inte 20, kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Detta är en följd av

den nya EU-rättsliga fordonsdefinitionen. Utvidgningen träffar främst sådana elsparkcyklar som hyrs ut i Sverige. Precis som för andra trafikförsäkringspliktiga fordon är det fordonets ägare som är skyldig att teckna försäkring för fordonet. Kravet på trafikförsäkring innebär därför en ökad kostnad för de bolag som hyr ut elsparkcyklar. Det innebär samtidigt ett stärkt skydd för bolagens kunder. Som regeringen påpekar bör bolagen ha goda möjligheter att förhandla sig till mängdrabatter hos försäkringsgivarna, och huruvida kostnaden slår igenom fullt ut för kunderna påverkas av konkurrensförhållandena på marknaden.

Utskottet konstaterar att en ansvarsförsäkring, som är det lägsta skydd som direktivet kräver, bara täcker skador på tredje man. Det svenska trafikförsäkringssystemet bygger på tanken att trafiken ska bära sina egna kostnader. Den svenska trafikförsäkringen innebär därför ett bredare försäkringsskydd, bl.a. eftersom försäkringen också ersätter personskador som drabbar fordonets förare. I sammanhanget noterar utskottet också att elsparkcyklar främst är inblandade i singelolyckor.

I likhet med regeringen anser utskottet att även de fordon som omfattas av direktivets utvidgade fordonsdefinition bör ingå i det befintliga trafikförsäkringssystemet. Därmed finner utskottet inte skäl att ta initiativ till att regleringen ändras på det sätt som motionärerna begär. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Reservation

Lagstiftningens framtida utformning, punkt 2 (SD)

av Mikael Eskilandersson (SD), Roger Hedlund (SD), Martin Westmont (SD) och Björn Tidland (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:74 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD).

Ställningstagande

Genom lagförslagen i detta ärende utvidgas trafikförsäkringsplikten till att även omfatta eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet som överstiger 14, men inte 20, kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Utvidgningen träffar främst sådana elsparkcyklar som hyrs ut i Sverige. Vi anser att denna reglering bör ändras för framtiden så att försäkringsplikten begränsas till en ansvarsförsäkring, eftersom det enbart är en sådan försäkring som krävs enligt EU-direktivet. Det är negativt att överimplementera EU-regler.

Visserligen innebär den svenska trafikförsäkringsmodellen ett bredare försäkringsskydd än en ansvarsförsäkring, eftersom trafikförsäkringen också ersätter personsador som drabbar fordonets förare. Att Sverige tillämpar denna modell betyder dock inte att även den nya kategorin av fordon måste omfattas, utan en annan lösning kan mycket väl väljas.

Vi konstaterar att en trafikförsäkring är betydligt mer kostsam än en ansvarsförsäkring, vilket drabbar bl.a. de bolag som hyr ut elsparkcyklar och i förlängningen kunderna. Vid sidan av en ansvarsförsäkring anser vi i stället att bolagen bör säkra upp förhållandena kring uthyrning av elsparkcyklar och hur de får användas. Dessutom bör kunderna ta ett större eget ansvar. Man bör ha i åtanke att det redan i dag finns möjlighet för en förare att få ersättning ur en olycksfallsförsäkring, och det är rimligt att den som hyr t.ex. en elsparkcykel har en sådan försäkring.

Regeringen bör därför återkomma med ett lagförslag som innebär att försäkringsplikten för den kategori av eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som omfattas av EU:s utvidgade fordonsdefinition begränsas till en ansvarsförsäkring. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2022/23:142 Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043).

Följdmotionen

2023/24:74 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försäkringsplikten bör begränsas till en ansvarsförsäkring och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)²

dels att 1, 5, 6, 16, 17 a, 24, 31 c, 33 och 37 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas åtta nya paragrafer, 1 a, 1 b och 29 a–29 f §§, och närmast före 29 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skada* i följd av trafik med *motordrivet fordon* (trafikskadeersättning). *Lagen tillämpas dock ej på*

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

1 §³

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för *skador* i följd av trafik med *sådant fordon* (trafikskadeersättning).

Vid tillämpningen av lagen ska ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning alltid anses som ett motordrivet fordon, om det

1. är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

² Lagen omtryckt 1994:43.

³ Senaste lydelse 2001:562.

2. är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram.

Andra stycket 2 gäller inte om fordonet är avsett för användning enbart av personer med fysisk funktionsnedsättning.

1 a §

Lagen tillämpas inte på

1. ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. ett motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom ett inhägnat tävlingsområde,

3. ett motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kilogram som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som inte ska vara registrerat i vägtrafikregistret.

1 b §

Om det till ett motordrivet fordon som omfattas av lagen har kopplats ett fordon av något annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

5 §⁴

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043), utom i det fall som avses i andra stycket,

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap.

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap.

⁴ Senaste lydelse 2010:2050. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige, *utom i det fall som avses i andra stycket.*

Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen eller 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige ska ha en representant här i landet. Representanten ska vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren ska utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten ska även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant

1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige ska ha en representant här i landet. Representanten ska vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren ska utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten ska även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns en giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens

och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

6 §

Återkallar regeringen tillståndet för en försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, skall den som har tagit trafikförsäkring hos anstalten och som är skyldig att ha sådan försäkring taga ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

Om en försäkringsgivares tillstånd att meddela trafikförsäkring återkallas, ska den som har tecknat trafikförsäkring hos försäkringsgivaren och som är skyldig att ha en sådan försäkring teckna en ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

16 §⁵

Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersätt-

För ett motordrivet fordon som har undantagits från trafikförsäkringsplikt med stöd av 4 § 2 och som saknar trafikförsäkring ansvarar samtliga försäkringsgivare, som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha betalats, om en försäkring hade funnits.

I fråga om ett fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsgivare som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast om fordonet brukades olovligen av någon annan och antingen inte var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De försäkringsgivare som avses i första stycket ansvarar även solidariskt för den trafikskadeersätt-

⁵ Senaste lydelse 2010:1220.

ning som skulle ha *utgått* från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet *ej* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska *därvid avräknas* ett belopp som *svarar mot en tjugonedel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning *inte ske*.

ning som skulle ha *betalats* från trafikförsäkringen för *ett* motordrivet fordon vars identitet *inte* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp *avräknas* som *motsvarar en tjugonedel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning *inte göras*.

17 a §⁶

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning *och*

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om *skadefall*.

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning,

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda *ett* intyg om *skadehistorik, och*

3. *för försäkringsgivaren att offentliggöra allmän information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.*

24 §⁷

I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsanstaltarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *näst* föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har *utgetts* enligt 16 § andra stycket får *intill* en *tiondedel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *åter* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *dock ej* krävas *åter*, om fordonet vid

I fall som avses i 16 § fördelas *försäkringsgivarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på *närmast* föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till* en *tiondel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte* krävas *tillbaka*, om fordonet

⁶ Senaste lydelse 2007:333.

⁷ Senaste lydelse 2010:1220.

skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Har trafikskadeersättning utgetts enligt 16 § tredje stycket och blir fordonet sedermera känt, får ersättningen krävas åter från den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

vid skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Om trafikskadeersättning har betalats enligt 16 § tredje stycket och fordonet därefter blir känt, får ersättningen krävas tillbaka från den försäkringsgivare som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Insolvensgarantisystem

29 a §

Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige eller i ett annat EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, ansvarar samtliga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till en skadelidande som är bosatt i Sverige, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.

Den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet omfattas inte av det solidariska ansvaret.

Ersättning till den skadelidande ska betalas så snart som möjligt och senast tre månader från den dag då den skadelidande har accepterat ett motiverat anbud om ersättning.

29 b §

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land än Sverige får de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna kräva ersättning för betalning enligt 29 a § från insolvensorganet i det EES-landet.

29 c §

Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet är en sådan försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1, ansvarar de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt 29 a § även solidariskt för den ersättning som krävs av ett insolvensorgan i ett annat EES-land, i den utsträckning ersättningen har betalats till en skadelidande som är bosatt i det EES-landet.

Ersättning till organet i det andra EES-landet ska betalas senast sex månader från den dag då ett krav har mottagits, om inte något annat har avtalats.

29 d §

Försäkringsgivarnas inbördes ersättningsansvar fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten i Sverige och som för var och en av dem avser kalenderåret närmast före beslutet om likvidationsförfarandet. För en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 ska även premier för direkt tecknade obligatoriska motorfordonsförsäkringar som härrör från verksamheten i andra EES-länder än Sverige ingå vid fördelningen av ersättningsansvaret.

29 e §

De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 29 a eller 29 c § inträder i den skadelidandes rätt till ersättning av den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.

Försäkringsgivarna inträder också i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren, upp till det utbetalade beloppet.

Det insolvensorgan som har betalat ersättning efter ett krav

enligt 29 b § inträder i den rätt som försäkringsgivarna har enligt andra stycket.

29 f §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förfarandet hos de försäkringsgivare som är solidariskt ansvariga enligt 29 a § och om underrättelseskyldighet med anledning av insolvensgarantisystemet.

31 c §⁸

Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16 eller 28 § gälla Trafikförsäkringsföreningen.

Det som sägs om försäkringsgivare i 31 § andra och tredje styckena samt i 31 b § andra stycket ska i ett fall som avses i 15 § gälla staten och i ett fall som avses i 16, 28 eller 29 a–29 c § gälla Trafikförsäkringsföreningen.

33 §⁹

I fall som avses i 16 § företräds *försäkringsanstalterna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av *utgiven* sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *anstalterna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 §. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden *kan* föreningen utse en av *anstalterna* att företräda de övriga.

I fall som avses i 16 § företräds *försäkringsgivarna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *försäkringsgivarna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 och 29 a–29 f §§. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden *får* föreningen utse en av *försäkringsgivarna* att företräda de övriga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

37 §¹⁰

Förare av moped och förare av motorredskap som, utan att vara registrerat i vägtrafikregistret, omfattas av denna lag ska under färd här i landet ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på

En förare av en moped, ett motorredskap eller ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska, om fordonet omfattas av denna lag men inte är registrerat i vägtrafikregistret, under färd i Sverige ha

⁸ Senaste lydelse 2013:1089.

⁹ Senaste lydelse 2002:343.

¹⁰ Senaste lydelse 2014:609.

begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman. med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 29 a–29 f och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. Bestämmelserna i de nya 29 a–29 f §§ och 33 § i den nya lydelsen tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. De tillämpas dock inte på likvidationsförfaranden som har beslutats före ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Från motortävlingsförsäkring *utgår* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader *oräknade*. *Förslår* beloppet *ej* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *utgår* i första hand ersättning för personskada. *Ersättningarna* till dem som *ej* kan *beredas* full gottgörelse *nedsetts* med samma kvotdel för var och en. *Kan* efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, *kan* regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer *förordna* att ersättning tills vidare *skall utgå* endast med viss kvotdel.

Från *en* motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. *Om* beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. *Ersättning* till dem som *inte* kan *ges* full gottgörelse *sätts ned* med samma kvotdel för var och en. *Om det* efter *ett* inträffat skadefall *kan* befaras att *en* sådan nedsättning blir nödvändig, *får* regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer *besluta* att ersättning tills vidare *ska betalas* endast med *en* viss kvotdel.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 13 § och 9 kap. 5 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

13 §¹

Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan förväntas i konkursen.

Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.

I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.

Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före boupptecknings-sammanträdet.

Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. *Detsamma* gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om

Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. *Motsvarande* gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska *det* på motsvarande sätt bifogas uppgift

¹ Senaste lydelse 2021:538.

försäkringstagarna och deras fordringar.

om försäkringstagarna och andra ersättningsberättigade och om deras fordringar. I konkurs hos ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring ska det på motsvarande sätt bifogas uppgift om vilka som har ingått ett avtal om trafikförsäkring och andra ersättningsberättigade enligt sådana avtal och om deras fordringar som grundas på ett sådant avtal.

9 kap.

5 §²

En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. *Detsamma gäller beträffande värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. En försäkringstagare behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om uppgift om fordran lämnats enligt det angivna lagrummet.*

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. *Motsvarande gäller för värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto.*

En försäkringstagare eller en annan ersättningsberättigad behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om en uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Motsvarande gäller för ett försäkringsföretag som får meddela trafikförsäkring.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

² Senaste lydelse 2021:538.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

Härigenom föreskrivs¹ att 2 och 3 §§ lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *en EES-stat* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *en annan EES-stat*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas i *den stat* till vilken fordonet ska införas.

På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *den EES-stat* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

Föreslagen lydelse

2 §²

Vid tillämpning av artikel 7 i förordningen gäller följande i fråga om avtal om försäkring för ett registreringspliktigt fordon. När ett fordon som är registrerat i *ett EES-land* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i *ett annat EES-land*, ska risken under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses finnas *antingen i det land där fordonet är registrerat eller i det land till vilket fordonet ska införas, beroende på i vilket av dessa länder som köparen har ingått avtalet om försäkring.*

3 §³

På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring som avses i artikel 7.4 i förordningen tillämpas lagen i *det EES-land* som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

² Senaste lydelse 2014:1451.

³ Senaste lydelse 2014:1451.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige

Härigenom föreskrivs¹ att 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige² ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §³

Med *skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige* avses

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,

2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom, när fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning,

3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige och som köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning,

4. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köparens besittning, om fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet,

3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige, under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köparens besittning, om fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige och köparen väljer att försäkra fordonet här,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

² Senaste lydelse av lagens rubrik 2005:1123.

³ Senaste lydelse 2020:396.

När det gäller livförsäkring anses Sverige vara det land där åtagandet ska fullgöras om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller tjänstepension anses Sverige vara det land där åtagandet ska fullgöras, om förhållandet mellan det uppdragsgivande företaget och den som har eller kommer att få rätt till ersättning regleras av svensk social- och arbetsmarknadslagstiftning på tjänstepensionsområdet.

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

6 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

Härigenom föreskrivs¹ att 1 kap. 17 § och 12 kap. 74 och 75 §§ försäkringsrörelselagen (2010:2043) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

17 §

För skadeförsäkring avses med land där risken är belägen

1. det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort, om försäkringstagaren är en fysisk person, och

2. det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget, om försäkringstagaren är en juridisk person.

När det gäller följande skadeförsäkringar ska dock med land där risken är belägen avses

1. det land som byggnaden är belägen i, om försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet omfattas av samma försäkring,

2. det land där fordonet är registrerat, om försäkringen avser ett registreringspliktigt fordon, utom i de fall som avses i 3,

3. det land till vilket fordonet ska införas, om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, *dock endast under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning*, och

3. det land till vilket fordonet ska införas, *under 30 dagar från det att fordonet har kommit i en köparens besittning*, om försäkringen avser ett fordon som är registrerat i ett EES-land och som köps i syfte att införas till och stadigvarande brukas i ett annat EES-land *och köparen väljer att försäkra fordonet i det landet*, och

4. det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen, om försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och omfattar rese- eller semesterrisker oberoende av försäkringsklass.

12 kap.

74 §²

Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstolsbeslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.

Bestämmelsen i 17 kap. 16 § första stycket 1 lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar om allmän *domstols beslut* om likvidation ska gälla också för ömsesidiga försäkringsbolag.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

² Senaste lydelse 2019:766.

Bolagsverket ska besluta att ett ömsesidigt försäkringsbolag ska gå i likvidation om

1. bolagets hela försäkringsbestånd har överlåtits,
2. ett tillstånd att driva försäkringsrörelse som har beviljats för en bestämd tid har gått ut utan att något nytt tillstånd har beviljats,
3. tillståndet att driva försäkringsrörelse har återkallats utan att bolaget i stället har fått ett tillstånd att driva tjänstepensionsverksamhet enligt lagen (2019:742) om tjänstepensionsföretag, eller
4. bolaget saknar till försäkringsregistret anmäld behörig styrelse eller verkställande direktör.

En fråga om likvidation enligt första eller andra stycket prövas på anmälan av Finansinspektionen eller på ansökan av styrelsen, en styrelseledamot, den verkställande direktören, en delägare eller en röstberättigad som inte är delägare. I de fall som avses i andra stycket 4 prövas frågan på ansökan även av en borgenär eller någon annan vars rätt kan vara beroende av att det finns någon som kan företräda bolaget.

I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning. *Beslut om likvidation gäller omedelbart.*

I de fall som avses i andra stycket 3 ska Bolagsverket fatta beslutet om likvidation så snart det är praktiskt möjligt, dock senast dagen efter det att ansökan eller anmälan om likvidation kom in till Bolagsverket. Ett beslut om likvidation ska inte meddelas, om det styrks att likvidationsgrunden upphört under ärendets handläggning.

Bestämmelser om allmän domstols beslut om likvidation vid konkurs finns i 18 kap. 13 och 14 §§ lagen om ekonomiska föreningar.

75 §³

I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 13, 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.
2. För likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet gäller 12 kap. 74 och 75 §§ i den äldre lydelsen.

³ Senaste lydelse 2019:766.