

Regeringens proposition

1977/78:16

om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), m. m.;

beslutad den 29 september 1977.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

SVEN ROMANUS

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det nuvarande bötesstraffet för underlåtenhet att hålla trafikförsäkring för registrerade motorfordon tas bort och ersätts av ett system med privaträttsliga avgifter som kallas trafikförsäkringsavgifter. Dessa avgifter tillfaller trafikförsäkringsföreningen, som enligt trafikskadelagen svarar för den trafikskadeersättning som utgår beträffande oförsäkrade fordon. Föreningen avser att administrera avgiftssystemet med hjälp av automatisk databehandling och på grundval av uppgifter i bilregistret. Erläggs inte trafikförsäkringsavgiften frivilligt får föreningen vända sig till domstol och framställa sina krav där.

Trafikförsäkringsföreningen föreslås få rätt att kräva avgift för varje dag som fordonet är oförsäkrat. Avgiften får tas ut med ett belopp som med tio procent överstiger den högsta försäkringspremie som skulle ha utgått för fordonet om det hade varit trafikförsäkrat. Därvid skall hänsyn inte tas till bonus- eller nykterhetsrabatt e. d. Avgift får alltid tas ut med 50 kr.

Den nuvarande möjligheten att genom vitesföreläggande förmå den försäkringsskyldige att teckna försäkring behålls vid sidan av det nya avgiftssystemet. Avsikten är dock att denna möjlighet skall utnyttjas först om den försäkringspliktige vägrar att fullgöra sin försäkringsplikt trots att han har påförts avgift.

När det gäller bl. a. oregistrerade fordon, t. ex. mopeder, behålls det nuvarande bötesstraffet för den som underlåter att hålla trafikförsäkring när fordonet brukas i trafik här i landet.

Det nya avgiftssystemet föreslås träda i kraft den 1 november 1978.

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

Härigenom föreskrives i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)

dels att nuvarande 33 § skall betecknas 34 §,

dels att 6, 31 och 32 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 33 §, av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 §

Avtal om trafikförsäkring upphör att gälla tidigast *en månad efter det att myndighet som regeringen bestämmer har fått anmälan från försäkringsanstalten om att avtalet har blivit uppsagt eller att annan anledning till dess upphörande har inträtt*. Avtalet får dock bringas att upphöra tidigare, om ny trafikförsäkring för fordonet har blivit gällande eller om skyldigheten att hålla försäkring har upphört.

Avtal om trafikförsäkring *för motordrivet fordon som är registrerat här i landet* upphör att gälla tidigast *när myndighet som regeringen bestämmer har fått anmälan från försäkringsanstalten om att avtalet har blivit uppsagt eller att annan anledning till dess upphörande har inträtt*. Avtalet får dock bringas att upphöra tidigare, om ny trafikförsäkring för fordonet har blivit gällande eller om skyldigheten att hålla försäkring har upphört.

I fall som avses i 5 § tredje stycket upphör försäkringsavtalet senast vid utgången av den där angivna fristen.

31 §¹

Den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt beträffande motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt dömes till böter.

Om annat motordrivet fordon brukas i trafik här i landet med den försäkringspliktiges vilja och vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring finns, dömes den försäkringspliktige till böter.

Till böter dömes även annan som

Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift bestämmes på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring

¹ Senaste lydelse 1976:340.

Nuvarande lydelse

brukar eller låter bruka motordrivnet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven trafikförsäkring icke finns. Detta gäller dock icke när motordrivnet fordon brukas vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

Föreslagen lydelse

har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av premie på grund av omständigheter som ger anledning till antagande att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om sådana omständigheter föreligger i det särskilda fallet.

Utan hinder av andra stycket får trafikförsäkringsavgift tagas ut med femtio kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgift, om särskilda skäl föreligger. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift äger 28 § första stycket motsvarande tillämpning.

32 §

Domstol kan i mål om ansvar för förseelse som avses i 31 § första stycket eller, sedan domen i målet har vunnit laga kraft, på särskild talan av allmän åklagare förelägga den försumlige vid vite att fullgöra försäkringsplikten.

Om någon under tid då han står under åtal för förseelse som avses i 31 § andra eller tredje stycket fortsätter att begå sådan förseelse, skall vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivnet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt, kan den försäkringspliktige föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt.

Föreläggande som avses i första stycket meddelas av länsstyrelsen i det län där den försäkringspliktige har sin adress enligt bilregistret. Mot sådant föreläggande får talan ej föras.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

33 §

Saknas föreskriven trafikförsäkring när motordrivet fordon som ej är registrerat här i landet eller som är avställt brukas i trafik här av den försäkringspliktige eller av annan med dennes tillstånd, dömes den försäkringspliktige till böter.

Fortsätter den försäkringspliktige under tid då han står under åtal för förseelse som avses i första stycket att begå sådan förseelse, skall vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1978 i fråga om 6 § och i övrigt den 1 november 1978.

Vid bedömningen av frågan huruvida avtal om trafikförsäkring som har träffats före den 1 januari 1978 gäller efter denna tidpunkt tillämpas 6 § i dess nya lydelse.

De äldre bestämmelserna i 31 § första stycket tillämpas i stället för de nya bestämmelserna i 31 § i den mån underlåtenheten att hålla trafikförsäkring avser tiden före ikraftträdandet.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

dels att i 4 § ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen",

dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Bestämmelse om straff för överträdelse av

1. sådan föreskrift i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon som avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring,

2. föreskrift i vägtrafikförordningen (1951:648) eller med stöd av förordningen meddelad föreskrift eller

3. föreskrift i förordningen (1960:134) om mopeder

tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Bestämmelserna i 33 § trafikskadlagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599), kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m. m., vägtrafikkungörelsen (1972:603), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1977:477) eller körkortsförordningen (1977:722) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den 1 november 1978.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1977-09-08

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ahlmark, Romanus, Turesson, Antonsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Åsling, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo

Föredragande: statsrådet Romanus

Lagrådsremiss om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), m. m.

1 Inledning

Den som äger ett motorfordon är skyldig att ha trafikförsäkring från vilken ersättning kan utgå, om skada uppkommer i följd av trafik med fordonet. Denna skyldighet är f. n. sanktionerad genom särskilda straff- och vitesbestämmelser.

Den gällande ordningen för trafikförsäkringsplikts fullgörande har visat sig vara mindre effektiv. Antalet oförsäkrade motorfordon har tidvis varit mycket stort och utgör alltså ett betydande problem.

Med anledning härav tog försäkringsinspektionen år 1973 initiativ till ett sammanträde med representanter för bilregisternämnden (numera ingående i statens trafiksäkerhetsverk), trafikförsäkringsanstalterna och trafikförsäkringsföreningen för att diskutera möjligheterna att få till stånd en bättre efterlevnad av trafikförsäkringsplikten. Vid sammanträdet tillsattes en arbetsgrupp¹ med uppgift att utreda de juridiska, försäkringstekniska och datatekniska förutsättningarna för en effektivare kontroll av att trafikförsäkringsplikten fullgörs och en förenkling av administrationen av trafikförsäkringarna.

Arbetsgruppen, som har antagit namnet Samrådsgruppen för trafikförsäkringskontroll (SG-TFK), har i oktober 1974 avlämnat en rapport rörande oförsäkrade fordon med förslag till ett nytt påföljdssystem. Rapporten har av försäkringsinspektionen överlämnats till justitiedepartementet.

¹ Hovrättsrådet Per Lundbergh, ordförande, avdelningsdirektören Tore Bertilsson, avdelningschefen Sture Edebrink, avdelningsdirektören Carl-Olof Enhagen, systemchefen Yngve Jotoft, kamreren Hans Rosfors och avdelningschefen Åke Öhlund. Enhagen ersattes sedermera av avdelningsdirektören Sven Svedberg.

Efter remiss har yttranden över arbetsgruppens rapport avgetts av justitiekanslern (JK), riksåklagaren (RÅ), Svea hovrätt, rikspolisstyrelsen, försvarets civilförvaltning (FCF), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, bilregisternämnden, kammarkollegiet, statskontoret, riksskatteverket, konsumentombudsmannen (KO), konsumentverket, länsstyrelsen i Örebro län, försäkringsrättskommittén, Föreningen Sveriges kronofogdar, Sveriges advokatsamfund, Svenska åkeriförbundet, Sveriges trafikbilägars riksorganisation, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Trafikförsäkringsföreningen, Försäkringsjuridiska föreningen, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, Kungl. automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund samt Svenska motorcykelförbundet.

RÅ har bifogat yttranden från överåklagarna i Stockholms, Göteborgs och Malmö åklagardistrikt samt från länsåklagarna i Jönköpings, Kristianstads och Västmanlands län. Överåklagaren i Stockholms åklagardistrikt har som eget yttrande åberopat ett bifogat yttrande från åklagarmyndigheten i Stockholm. Länsstyrelsen i Örebro län har bifogat yttranden från polismyndigheten i Örebro län och kronofogdemyndigheten i Örebro distrikt.

Sedan remissbehandlingen av arbetsgruppens förslag avslutats har trafiksäkerhetsverket till justitiedepartementet överlämnat en den 28 april 1977 dagtecknad promemoria med förslag till ändrade sanktionsformer i fråga om oförsäkrade fordon.

Under lagstiftningsärendets beredning inom justitiedepartementet har överläggningar hållits med företrädare för trafiksäkerhetsverket, rikspolisstyrelsen, riksskatteverket, försäkringsinspektionen, Försäkringsbranschens service AB, trafikförsäkringsföreningen, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, KAK och Motorförarnas helnykterhetsförbund.

2 Nuvarande trafikförsäkringsförhållanden

2.1 Inledande anmärkningar

På trafikskadeområdet har sedan lång tid tillbaka gällt särskilda regler om skärpt skadeståndsansvar i förening med obligatorisk ansvarsförsäkring.

De nuvarande reglerna i ämnet finns i trafikskadelagen (1975:1410), som trädde i kraft den 1 juli 1976. Lagen innebär att den som äger ett motorfordon är skyldig att ha trafikförsäkring och att ersättning utgår från försäkringen, om skada uppkommer i följd av trafik med fordonet. Alla skador ersätts dock inte. Bl. a. täcker trafikförsäkringen inte skador på det egna fordonet eller på egendom som befordras med detta fordon. Den som vill ha full täckning för skador av detta slag får alltså komplettera trafikförsäkringen med andra försäkringsformer.

Försäkringsbolagen erbjuder olika möjligheter att teckna frivillig försäkring för sådana skador som inte täcks av den obligatoriska trafikförsäkringen. Framför allt märks motorfordonsförsäkringen, som förutom trafikförsäkring

omfattar olika former av kaskoförsäkring samt räddningsförsäkring och rätts-skyddsförsäkring. En översikt av olika frivilliga försäkringsanordningar på trafikskadeområdet lämnas i prop. 1975/76:15 s. 32 ff.

Vad som sägs i det följande tar emellertid inte sikte på dessa frivilliga försäkringar utan avser enbart den obligatoriska trafikförsäkringen.

2.2 Trafikskadelagen

Enligt trafikskadelagen är trafikförsäkringsplikten i första hand knuten till registreringsskyldigheten. Trafikförsäkring skall nämligen finnas för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och inte är avställt. Är fordonet avställt eller är det över huvud taget inte registrerat i landet – vare sig detta beror på att fordonet inte är registreringspliktigt, som fallet är med t. ex. mopeder, eller på att fordonet har avregistrerats eller inte har hunnit bli registrerat – föreligger försäkringsplikt bara när fordonet brukas i trafik här.

Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet av någon som har förvärvat det genom avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll, fullgörs dock försäkringsplikten av denne.

Vissa undantag finns från försäkringsplikten. Fordon som är avsett att föras av gående och motorredskap är helt undantagna från trafikskadelagen och omfattas alltså inte av reglerna om försäkringsplikt. Ett motsvarande undantag gäller för motordrivet fordon när det används för tävling c. d. inom inhägnat tävlingsområde. Vidare är staten befriad från skyldigheten att hålla trafikförsäkring. Sådan skyldighet åvilar inte heller annan beträffande fordon som har tagits i anspråk av staten enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftning eller, i vissa fall, enligt skriftligt avtal. Slutligen kan regeringen föreskriva undantag från försäkringsplikten beträffande fordon som tillhör viss främmande stat samt andra utländska fordon.

Trafikförsäkringsplikten är sanktionerad genom straff- och vitesbestämmelser. Den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt beträffande motordrivet fordon som är registrerat här i landet och inte är avställt döms till böter. Domstolen kan också förelägga honom vid vite att fullgöra försäkringsplikten. Beträffande motordrivet fordon som är försäkringspliktigt bara när det brukas i trafik här i landet (dvs. motordrivet fordon som inte är registrerat här eller som är avställt) gäller att den försäkringspliktige döms till böter, om fordonet brukas med hans vilja och vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring finns. Slutligen kan även annan än den försäkringspliktige dömas till böter, om han brukar eller låter bruka motordrivet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven försäkring inte finns.

Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med fordonet. Ersättningen utgår utan att någon behöver göras personligen skadeståndsansvarig för skadan. Ersättningssystemet enligt trafikskadelagen har alltså frikopplats från skadeståndsreglerna och omvandlats till ett fristående försäkringssystem.

När det gäller personskador utgår ersättning på rent objektiv grund till alla som skadas i trafiken. I princip är det utan betydelse om den skadelidande själv har medverkat till skadan. Ersättningen kan dock jämkas, om han har medverkat uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet kan också jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. I övrigt gäller inga undantag från rätten till ersättning för personskada.

Beträffande sakskador gäller olika regler beroende på vilket föremål som har skadats. Om ett motorfordon eller egendom som befordras med sådant fordon skadas, utgår ingen ersättning från fordonets egen trafikförsäkring. Har skadorna däremot vållats genom ett annat fordon i samband med kollision, ersätts skadorna från det andra fordonets trafikförsäkring. Ersättningen kan dock jämkas, om det egna fordonet har medverkat till skadan. Uppstår skador på egendom som inte befordras med motorfordon, utgår ersättning på objektiv grund från försäkringen för det fordon varigenom skadorna har orsakats. Även i detta fall kan ersättningen emellertid jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Vidare är försäkringstagaren och fordonets brukare eller förare i princip undantagna från rätten till ersättning för sakskador som tillfogas dem genom det egna fordonet.

Beträffande motorfordon som saknar föreskriven trafikförsäkring svarar samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits. Detta ansvar gäller dock i princip inte för sakskada som tillfogas den försäkringspliktige själv. Försäkringsanstalterna svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för ett fordon vars identitet inte kan fastställas. Försäkringsanstalterna företräds i båda dessa fall av en trafikförsäkringsförening. Den ersättning föreningen betalar ut fördelas mellan anstalterna efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Rätten till trafikskadeersättning enligt de nu återgivna bestämmelserna i trafikskadelagen får i princip inte inskränkas genom försäkringsavtalet. Det innebär att den skadelidandes rätt till ersättning inte påverkas av sådana omständigheter som att försäkringstagaren har underlåtit att betala försäkringspremien eller i övrigt åsidosatt sina förpliktelser mot försäkringsanstalten. Detta gäller även när försäkringstagaren själv är skadelidande och har rätt till ersättning.

Försäkringsanstalten har i princip inte heller möjlighet att kräva utgiven trafikskadeersättning åter från annan än den som har vållat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet eller, i fråga om förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet, genom enkel vårdslöshet. I försäkringsavtalet får dock göras förbehåll om rätt för försäkringsanstalten att kräva utgiven trafikskadeersättning åter från försäkringstagaren intill belopp för vilket denne har åtagit sig att stå självrisk. När det gäller fysisk

person får sådan självrisk uppgå till högst en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadehändelsen inträffar. En motsvarighet till möjligheten att ta ut viss självrisk av försäkringstagaren gäller i fall då trafikförsäkringsföreningen har gett ut trafikskadeersättning för skada som har orsakats genom ett oförsäkrat fordon. I sådant fall får trafikskadeersättningen krävas åter från den försäkringspliktige intill en tiondedel av det förut nämnda basbeloppet.

Inträffar en omständighet som enligt försäkringsavtalet eller lagen (1927:77) om försäkringsavtal berättigar försäkringsanstalten att säga upp avtalet eller i övrigt utgör anledning till dess upphörande, fortsätter avtalet ändå att gälla minst en månad från det att försäkringsanstalten har gjort anmälan om att avtalet har blivit uppsagt eller att annan anledning till dess upphörande har inträtt. Först efter utgången av denna enmånadsfrist upphör alltså försäkringsanstaltens ersättningsansvar gentemot den skadelidande, vare sig denne är försäkringstagare eller annan person. Sådan anmälan som nu nämnts (s. k. avanmälan) skall göras till myndighet som regeringen bestämmer. I trafikförsäkringsförordningen (1976:359) har tagits in bestämmelser om att avanmälan skall göras hos trafiksäkerhetsverket eller, beträffande fordon för vilket interimslicens har utfärdats, hos tullmyndighet som har utfärdat licensen.

Trafikförsäkring meddelas av försäkringsanstalt som har fått tillstånd där- till av regeringen. Försäkringsanstalt som har fått sådant tillstånd är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I tillståndet kan dock skyldigheten att meddela trafikförsäkring begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom visst område. F. n. meddelar 16 försäkringsanstalter trafikförsäkring. Försäkringsinspektionen utövar fortlöpande kontroll över dessa anstalters verksamhet. Särskilt gäller denna kontroll anstalternas premier. Inspektionen har fastställt vissa normer för beräkning av omkostnader, premiereserv m. m.

Försäkringsanstalt som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring är skyldig att meddela bevis om utfärdad försäkring enligt formulär som försäkringsinspektionen fastställer. Försäkringstagaren är skyldig att ge in sådant s. k. trafikförsäkringsbevis till länsstyrelsen dels i samband med ansökan om registrering av fordonet, dels då fordonet har bytt ägare och ny trafikförsäkring därför skall tecknas för fordonet (se vidare avsnitt 2.4). Därigenom kan registreringsmyndigheten kontrollera att försäkringsplikten har fullgjorts.

Någon skyldighet att föra med sig trafikförsäkringsbeviset i fordonet föreligger inte för den som för ett registrerat fordon. Däremot föreligger en sådan skyldighet för den som för moped här i landet. Denne är också skyldig att på anmodan visa upp beviset för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Den som bryter mot dessa föreskrifter döms till böter.

Som förut nämnts omfattar trafikskadelagen inte motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. Frågan om försäkring i sådana fall

regleras i stället i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring. Enligt denna lag skall den som anordnar en motortävling e. d. inom inhägnat tävlingsområde ta en motortävlingsförsäkring, från vilken full ersättning utgår till åskådare och funktionärer som skadas vid tävlingen. Finns inte någon sådan anordnare, fullgörs försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling e. d., av denne. Underlåtenhet att ta motortävlingsförsäkring bestraffas med böter.

2.3 Trafikförsäkringspremierna

Trafikförsäkringspremierna är i första hand differentierade efter fordonsslag (personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor etc.) och geografiskt område beroende på var försäkringstagaren är bosatt. Flertalet fordonsslag är indelade i undergrupper efter t. ex. vikt eller användningssätt. För personbilar, liksom i flertalet försäkringsbolag även för lätta lastbilar, tillämpas differentiering efter årlig körsträcka. För dessa fordonsslag är premien dessutom beroende av fabrikat och modell, s. k. märkestariffering. Denna innebär att varje bilmodell med hänsyn till trafikskaderisken placeras i någon av tio premieklasser. Bedömningen av vilken premieklass en viss bilmodell skall hänföras till sker på grundval av en omfattande statistik, som sammanställs av försäkringsbolagen. Placeringen är inte permanent utan kan förändras genom upp- eller nedflyttning, om statistiken för en modell visar att trafikskaderisken har ökat eller minskat i förhållande till genomsnittet för hela personbilsbeståndet.

Enligt de försäkringsvillkor som gäller f. n. är försäkringstagaren efter ett skadefritt år berättigad till rabatt (bonus) på trafikförsäkringspremien. Efter varje skadefritt år flyttas försäkringen till en högre bonusklass. Den lägsta bonusen är 20 % och den högsta 75 %. Efter försäkringsår med skada flyttas försäkringen ned två bonusklasser för varje skada som medför ersättningsskyldighet för försäkringsgivaren. Undantag gäller bl. a. för det fall att fordonet har tillgripits genom brott.

Som tidigare nämnts har försäkringsbolagen enligt trafikskadelagen möjlighet att avtala om viss självrisk i trafikförsäkringen. Sådana avtal är emellertid inte vanliga. Beträffande personbilar för yrkesmässig uthyrning gäller dock att de kan försäkras enligt premietariff som upptar alternativ med och utan självrisk. Vidare finns en särskild form av självrisk för fall när förare av personbil i icke yrkesmässig trafik eller av lastbil med totalvikt av högst 3 500 kg vid skada inte har fyllt 24 år (s. k. ungdomssjälvrisk).

Slutligen kan nämnas att försäkringsinspektionen har fastställt vissa regler om premiehöjningar för försäkringstagare som utgör en större risk i trafiken än som kan accepteras inom det premiesystem som tillämpas för försäkringstagare i allmänhet. Reglerna innebär att försäkringsavtalet i vissa fall skall sägas upp med omedelbar verkan samtidigt som försäkringstagaren erbjuds ny försäkring med dubbel premie under två år. Så skall ske bl. a. när försäkringstagaren i samband med en skada har gjort sig skyldig till

grov vårdslöshet i trafik eller till vårdslöshet i trafik och därvid visat likgiltighet för annans liv eller egendom eller fört fordonet i strid mot grundläggande, enkla trafikregler. Detsamma gäller när försäkringstagaren har dömts för rattfylleri, rattonykterhet eller olovlig körning, om det inte framgår att detta handlande ej har medverkat till skadan.

2.4 Kontroll av trafikförsäkringen

Fr. o. m. den 1 maj 1973 gäller ett delvis nytt registreringssystem i vårt land. De nya bestämmelserna finns huvudsakligen i bilregisterkungörelsen (1972:599).

Registreringen av ett fordon sker i ett för landet gemensamt bilregister, som är baserat på automatisk databehandling. Registret administreras av trafiksäkerhetsverket, som är central ansvarig instans för registreringsverksamheten. Själva handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden sker dock vid länsstyrelserna. Bifalls ansökan om registrering, matas uppgifter om fordonet och ägaren in i registret med hjälp av terminal. Även polismyndigheterna står i förbindelse med registret genom terminaler.

Registreringspliktiga fordon är bil, motorcykel, terrängmotorfordon och traktor som är försedd med gummi hjul eller band. Även motorredskap är registreringspliktigt, om det brukas på sådant sätt som anges i vägtrafikskattelagen (1973:601) för att traktor skall anses som trafiktraktor. I övrigt föreligger ingen registreringsplikt för motorredskap. Inte heller mopeder omfattas av registreringsplikten. Vidare gäller ett särskilt undantag för s. k. områdesfordon, dvs. fordon som används uteslutande inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Också fordon som tillhör staten och är tillverkat för särskilt militärt ändamål samt fordon som är avsett att föras av gående är undantagna från registreringsskyldighet.

Att registrering har skett är en förutsättning för att ett registreringspliktigt fordon skall få brukas. Enbart registrering medför dock inte rätt att använda fordonet. Andra förutsättningar är bl. a. att skatt har betalats och att trafikförsäkring har tecknats. Registreringen är alltså närmast att uppfatta som en notering i registret av att fordonet existerar och av vem som äger det.

Registrering av visst fordon består till dess att fordonet har avregistrerats. Avregistrering får ske bara under vissa förutsättningar. Den praktiskt viktigaste av dessa är att fordonet har förstörts (skrotats). Ett registrerat fordon kan även avställas, varvid det upphör att vara försäkringspliktigt och skattepliktigt. Ett avställt fordon får inte brukas annat än i vissa undantagsfall.

Vid ansökan om registrering skall bl. a. fogas besiktningssinstrument eller typintyg samt trafikförsäkringsbevis. Om föreskriven handling saknas hindrar detta inte registreringen, men fordonet avställs då obligatoriskt.

Om ett registrerat fordon övergår till ny ägare, är både före och ny ägaren skyldiga att inom en vecka från förvärvet anmäla detta till länsstyrelsen. Denna skyldighet är straffsanktionerad.

Ägare av registrerat fordon skall, om ny försäkring tecknas för fordonet, ge in bevis härom till länsstyrelsen inom en vecka från det att försäkringen tecknades. Även denna skyldighet är straffsanktionerad.

För att bl. a. underlätta kontrollen av att ett fordon är trafikförsäkrat skall för varje registrerat fordon utom terrängfordon utfärdas ett kontrollmärke som anbringas på fordonets bakre registreringsskylt. Sådant märke utlämnas under förutsättning att fordonet inte är avställt, att föreskriven trafikförsäkring finns, att fordonsskatt har betalats för det innevarande året, att körförbud inte gäller och – i förekommande fall – att vissa föreskrifter i fråga om kilometerräknarapparat har iakttagits. Någon rätt att bruka fordonet uppkommer inte i och för sig genom kontrollmärket. Å andra sidan utgör kontrollmärket inte heller en förutsättning för rätten att bruka fordonet. Om ett fordon saknar kontrollmärke, ger detta dock anledning till särskild kontroll. Det kan ju i sådant fall misstänkas att någon eller några av de förutsättningar som gäller för utlämnandet av kontrollmärke inte föreligger, t. ex. att fordonet inte är trafikförsäkrat.

Den period, för vilken fordonsskatt har betalats och utförd kontrollbesiktning gäller, sammanfaller med kontrollmärkets giltighetstid. Kontrollmärket visar alltså att fordonsägaren har fullgjort sin skatteplikt och besiktningsskyldighet beträffande fordonet. Däremot kan det inträffa att ett fordon vid viss tidpunkt har kontrollmärke utan att trafikförsäkring gäller för fordonet. Erfarenhetsmässigt är detta fallet med 40–50 % av hela antalet oförsäkrade fordon, dvs. f. n. drygt 30 000 fordon. Den tid under vilken trafikförsäkring gäller har nämligen inte kunnat samordnas med kontrollmärkets giltighetstid. Trafikförsäkringsplikten kontrolleras endast vid den tidpunkt då kontrollmärket utfärdas. Om försäkringen upphör under märkets giltighetstid, t. ex. därför att försäkringen avanmäls på grund av uppsägning vid bristande premiebetalning, har detta ingen inverkan på fordonsägarens rätt att ha kontrollmärket kvar på sitt fordon.

2.5 Påminnelse- och utredningsrutiner i fråga om oförsäkrade fordon

Enligt överenskommelse mellan trafikförsäkringsanstalterna och trafiksäkerhetsverket tillämpas sedan våren 1974 följande rutiner, när en fordonsägare som har tecknat trafikförsäkring underlåter att betala försäkringspremien.

Till en början får fordonsägaren en påminnelse från försäkringsanstalten om att premien är obetald. Denna påminnelse, som utsänds vid valfri tidpunkt, gäller vanligen också som uppsägning av försäkringsavtalet, om premien inte betalas en kortare tid därefter. Vid fortsatt underlåtenhet att betala premien avanmäls trafikförsäkringen hos trafiksäkerhetsverket. Försäkringsanstalt som tillämpar maskinell rutin – vilket är normalrutinen – skall göra sådan avanmälan senast 35 dagar från premiens förfallodag eller, vid nytecknad eller ändrad försäkring som expedieras först efter det att avtalet har börjat löpa, från den dag då försäkringen expedierades till försäkrings-

tagaren. För försäkringsanstalt som tillämpar manuell rutin skall avanmälan i stället göras senast 42 dagar från den nyss angivna tidpunkten.

Senast 14 dagar efter det att avanmälan har inkommit till trafiksäkerhetsverket tillställs fordonsägaren ett första meddelande med uppmaning att snarast sända in nytt bevis om trafikförsäkring till länsstyrelsen. Om uppgift om trafikförsäkring alltså saknas i bilregistret 21 dagar efter det att det första meddelandet har utfärdats till fordonsägaren, tillställs denne ett nytt meddelande, vari anges att ärendet kommer att överlämnas för polisutredning och åtalsprövning om fordonsägaren inte inom åtta dagar kan visa att gällande trafikförsäkring finns eller att han inte längre behöver hålla sådan försäkring. Är fordonet 21 dagar efter detta andra meddelande alltså antecknat som oförsäkrat i bilregistret, översänder trafiksäkerhetsverket ärendet till länsstyrelsen i det län där fordonsägaren har sin adress enligt bilregistret. Kan ärendet inte avföras sedan länsstyrelsen gjort en närmare utredning, överlämnas ärendet till den lokala polismyndigheten för vidare handläggning.

De nu återgivna rutinerna vid trafiksäkerhetsverket tillämpas också när nytt trafikförsäkringsbevis inte ges in till länsstyrelsen inom 14 dagar efter anmälan om ägarbyte eller upphörd avställning.

2.6 Statistiska uppgifter

2.6.1 Antalet trafikförsäkringspliktiga fordon

Vid utgången av juni 1977 fanns 3 459 983 trafikförsäkringspliktiga fordon i Sverige. Fördelningen på olika fordonsslag framgår av *tabell 1*.

Tabell 1 Antal trafikförsäkringspliktiga fordon fördelade på fordonsslag¹

Personbilar	2 903 934	(83,9 %)
Lastbilar	170 219	(4,9 %)
Bussar	12 656	(0,4 %)
Motocyklar	45 955	(1,3 %)
Traktorer	282 122	(8,2 %)
Terrängfordon	44 097	(1,3 %)
	3 459 983	(100 %)

¹ I denna tabell ingår även statliga fordon. Däremot har områdesfordon och mopeder inte medräknats.

Tillväxten av personbilsparken sker mycket snabbt. Vid utgången av år 1960 fanns i landet ca 1 240 000 personbilar och vid utgången av år 1972 mer än det dubbla antalet. Antalet lastbilar och bussar ökar mera måttligt. Vid utgången av år 1960 fanns ca 120 000 och vid utgången av år 1972 ca 160 000 lastbilar. Antalet bussar vid utgången av år 1960 utgjorde ca

8 200 och vid utgången av år 1972 ca 16 000. En kategori som däremot har minskat i antal under flera år är motorcyklarna. Vid utgången av år 1960 fanns ungefär 160 000 och vid utgången av 1972 bara ca 38 000 motorcyklar.

2.6.2 Antalet oförsäkrade fordon

Vid utgången av juni 1977 fanns enligt bilregistrets noteringar 68 109 oförsäkrade fordon i vårt land, vilket utgör 1,9 % av hela antalet försäkringspliktiga fordon. Fördelningen på olika fordonsslag framgår av *tabell 2*.

Tabell 2 Antal oförsäkrade fordon fördelade på fordonsslag¹

Personbilar	57 302 (84,1 %)
Lastbilar	3 431 (5,3 %)
Bussar	172 (0,2 %)
Motorcyklar	2 760 (4,5 %)
Traktorer	3 072 (4,5 %)
Terrängfordon	1 372 (2,0 %)
	68 109 (100 %)

¹ I denna tabell har oregistrerade fordon inte tagits med.

Av tabellerna 1 och 2 framgår att motorcyklarna relativt sett dominerar bland de oförsäkrade fordonen. Av hela antalet motorcyklar utgjorde de oförsäkrade motorcyklarna 6,0 %, medan motsvarande andel utgjorde för personbilarna 1,9 %, för lastbilarna 2,0 %, för bussarna 1,4 %, för traktorerna 1,1 % och för terrängfordonen 3,1 %. Av de oförsäkrade fordonen bestod ca 70 % av minst tio år gamla årsmodeller. Inte fullt 25 % av fordonägarna var s. k. okända ägare, dvs. bl. a. sådana ägare som inte kunnat nås för indrivning av obetald skatt.

Antalet oförsäkrade fordon sjönk mycket kraftigt under den första tiden efter det att det nya bilregistersystemet började tillämpas den 1 maj 1973. Sålunda uppgick hela antalet oförsäkrade fordon i mars 1973 till ca 186 700, medan detta antal i december 1973 hade gått ned till ca 79 200, alltså en minskning med ca 107 500 (58 %). Denna minskning torde dock till stor del bero på att försäkringsbolagen efter mars 1973 levererade försäkringsuppgifter till bilregistret vilka av olika anledningar inte hade lämnats under arbetet med uppläggningsen av registret. Antalet oförsäkrade fordon fortsatte därefter att sjunka under början av år 1974. Den lägsta siffran noterades i februari detta år (63 343). Denna minskning torde till stor del hänga samman med den drivmedelsransonering som rådde under januari 1974. En av förutsättningarna för att erhålla ransoneringskort var nämligen att fordonet

hade gällande trafikförsäkring. Därefter skedde åter en viss ökning av antalet oförsäkrade fordon, som mellan maj 1974 och april 1975 varierade mellan 73 000 och 83 000. Under de senaste åren har dock en viss nedgång kunnat noteras. Som förut angetts låg antalet oförsäkrade fordon i juni 1977 vid 68 000.

Det är vidare att märka att det totala fordonsbeståndet hela tiden har ökat. Under tiden juni 1974-juni 1977 rör det sig om en ökning av mer än 400 000 fordon. Trots detta har antalet oförsäkrade fordon under denna tid sjunkit med ca 12 000. Det innebär att andelen oförsäkrade fordon har minskat från 2,6 % i juni 1974 till 1,9 % i juni 1977.

2.6.3 Antalet skador genom oförsäkrade fordon

Som förut nämnts har samtliga trafikförsäkringsanstalter ett solidariskt ersättningsansvar för skador som orsakas genom ett okänt fordon eller genom ett fordon som saknar föreskriven trafikförsäkring. Trafikförsäkringsanstalterna företräds i dessa fall av trafikförsäkringsföreningen, som tar emot anmälan om sådana skador och ombesörjer skaderegleringen. Under 1970-talet har ca 25 000 skador om året anmälts till trafikförsäkringsföreningen. De flesta skadorna har orsakats genom fordon vars identitet inte har kunnat fastställas. Antalet anmälda skador som orsakats genom oförsäkrade fordon och storleken av de utbetalningar som trafikförsäkringsföreningen har gjort med anledning av sådana skador framgår av *tabell 3*.

Tabell 3 Till trafikförsäkringsföreningen anmälda skador genom oförsäkrade fordon och storleken av gjorda utbetalningar med anledning av sådana skador

År	Antalet anmälda skador	Utbetalningar
1970	2 286	3 392 000
1971	2 296	4 793 000
1972	2 630	5 175 000
1973	3 307	5 577 000
1974	2 233	4 590 000
1975	1 980	4 546 000
1976	1 911	6 743 000

3 Tidigare förslag

Frågan vad som kan göras för att förbättra efterlevnaden av trafikförsäkringsplikten har tidigare diskuterats vid olika tillfällen.

År 1957 lade *bilskadentredningen* i betänkandet (SOU 1957:36) Trafikförsäkring fram förslag till ny lag om trafikförsäkring. I betänkandet föreslogs bl. a. att underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten skulle medföra skyldighet att, utöver böter, betala en särskild straffpremie för den tid under

vilken fordonet varit oförsäkrat. Denna straffpremie skulle uppgå till dubbla försäkringspremien, beräknad utan hänsyn till eventuellt förekommande bonusrabatt. Om den försäkringspliktige inte förut hade haft någon trafikförsäkring för sitt fordon, fick straffpremien beräknas enligt den normaltariff som skulle ha tillämpats om försäkringsplikten hade fullgjorts. Straffpremien, som enligt förslaget kunde indrivas genom införsel, skulle i sin helhet tillfalla trafikförsäkringsföreningen.

För att skyldigheten att erlagga böter och straffpremie skulle inträda så snabbt som rimligen var möjligt, oberoende av uppsägning från försäkringsanstaltens sida och vid en lätt konstaterbar tidpunkt, föreslog bilskadeutredningen vidare att försummelse att betala trafikförsäkringspremien skulle medföra att försäkringsavtalet automatiskt upphörde att gälla sedan en vecka förflutit från förfallodagen.

Enligt bilskadeutredningen fanns det inte någon anledning att vid sidan av den föreslagna straffpremien behålla möjligheten att framtvunga trafikförsäkringspliktens fullgörande genom vitesföreläggande. Utredningen avisade även tanken på att införa regler om regress mot den som försummat att betala försäkringspremien. Enligt utredningen borde man nämligen inte tillämpa sanktioner vars inträde och kännbarhet var helt beroende på slumpen.

Bilskadeutredningens förslag till ny trafikförsäkringslag ledde inte till lagstiftning. Till följd härav förföll även förslaget till ett nytt sanktionssystem vid underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten. Förslaget mottogs dock i denna del övervägande positivt av remissinstanserna.

År 1971 väcktes en motion i riksdagen (*mot. 1971:334*) med begäran om dels en kartläggning av antalet motorfordon i trafik som saknar trafikförsäkring samt de ekonomiska konsekvenserna av att fordonen är oförsäkrade, dels en översyn av bestämmelserna om förfarandet vid tecknandet av trafikförsäkring. Lagutskottet (LU 1971:15) ansåg emellertid i likhet med samtliga remissinstanser som yttrat sig över motionen att den begärda kartläggningen och översynen borde anstå till dess att erfarenheter hade vunnits av den nya bilregisterorganisation som då var under uppbyggnad. Utskottet hemställde därför att motionen skulle avslås. Denna hemställan bifölls av riksdagen.

Frågan om påföljder för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten aktualiserades på nytt, då *trafikskadeutredningen* år 1974 avlämnade sitt betänkande (SOU 1974:87) Trafikskadeersättning. I betänkandet förordades att möjligheterna att utdöma straff och att meddela vitesföreläggande t. v. skulle behållas. Samtidigt framhöll utredningen att det kunde finnas skäl att i en framtid avkriminalisera dessa brott och ersätta straffansvaret med offentligrättsliga avgifter. Enligt utredningen borde dock denna fråga ses i ett större sammanhang och inte lösas fristående för trafikförsäkringsområdet. Frågan borde därför anstå i avbidan på en allmän översyn av gällande straffsanktioner på specialstraffrättsens område.

Utöver böter och viten föreslog trafikskadeutredningen vissa andra påföljder för den som underlåter att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt. Bl. a. skulle den försäkringspliktige åläggas att till trafikförsäkringsföreningen betala en avgift motsvarande den undandragna premien. Om det beträffande fordon som är försäkringspliktigt bara när det brukas i trafik (framför allt mopeder) inte kunde utrönas under hur lång tid fordonet brukats utan försäkring, skulle denna premieavgift motsvara premie för ett år. Den föreslagna premieavgiften skulle kunna indrivas genom införsel.

Enligt trafikskadeutredningen borde premieavgiften i princip bestämmas att motsvara premie enligt den högsta tillämpliga premietariffen, även om den försäkringspliktige tidigare haft en försäkring för fordonet med premie enligt en lägre tariff. Eftersom tarifferna kan variera något mellan de olika försäkringsbolagen, borde den högsta tillämpliga tariffen anses motsvara medeltalet av de maximitariffer som bolagen tillämpat under den aktuella tiden. Några närmare bestämmelser om premieavgiftens beräkning föreslogs dock ej, utan den frågan skulle ankomma på regeringen som även skulle ha möjlighet att delegera uppgiften till underordnad myndighet. Enligt utredningen borde sådan delegering ske till försäkringsinspektionen.

I anslutning till förslaget om premieavgift framhöll trafikskadeutredningen att det kunde bli aktuellt att ändra dessa bestämmelser, om man i en framtid avkriminaliserade förseelser mot trafikförsäkringsplikten och införde ett administrativt avgiftssystem för dessa förseelser. I så fall borde avgiftsbestämmelserna samordnas, exempelvis på så sätt att den försäkringspliktige ålades att betala en avgift motsvarande en viss multipel av den premie som skulle ha utgått. Av denna avgift borde då ett belopp motsvarande premien tillfalla trafikförsäkringsföreningen.

Som ett led i strävandena att uppnå bättre efterlevnad av reglerna om trafikförsäkringsplikt föreslog trafikskadeutredningen att försäkringsbolagen inte skulle vara skyldiga att meddela trafikförsäkring för ett fordon vars ägare eller närmast föregående ägare inte hade betalat förfallen trafikförsäkringspremie eller stod i skuld för självrisk. Utredningen föreslog vidare att fordran på obetald premie skulle kunna kvittas mot försäkringstagarens fordran på trafikskadeersättning. Detsamma skulle gälla beträffande den förut nämnda premieavgiften.

Under remissbehandlingen av trafikskadeutredningens betänkande ifrågasatte flera remissinstanser lämpligheten av de nya påföljder som utredningen hade föreslagit. Framför allt kritiserades förslaget att trafikförsäkringsgivarna skulle kunna vägra att meddela försäkring i fall då fordonsägaren eller tidigare ägare hade underlåtit att betala förfallen premie.

I prop. 1975/76:15 med förslag till trafikskadelag framhölls att frågan om vilka påföljder m. m. som bör gälla för försummelse att fullgöra trafikförsäkringsplikten inte borde avgöras i det sammanhanget. Den frågan fick i stället tas upp i sin helhet i samband med att man tog ställning till de förslag i fråga om ett nytt kontroll- och sanktionssystem som då

hade lagts fram av samrådsgruppen för trafikförsäkringskontroll. På grund härav kom förslaget till trafikskadslag inte att innehålla några andra påföljdsregler än en motsvarighet till de straff- och vitesbestämmelser som gällt enligt den tidigare lagstiftningen.

De uttalanden om påföljdsregler m. m. som gjordes i prop. 1975/76:15 lämnades utan erinran vid riksdagsbehandlingen (se LU 1975/76:3).

4 Arbetsgruppens förslag

4.1 Allmänna utgångspunkter

Arbetsgruppen framhåller inledningsvis att de oförsäkrade motorfordonen i många år har utgjort ett problem för de rättsvårdande myndigheterna och trafikförsäkringsbolagen samt en belastning för de lojala försäkringstagarna.

I det tidigare bilregistreringssystemet, som utgjordes av kortregister hos länsstyrelserna, var det inte möjligt att säkert bedöma antalet oförsäkrade motorfordon. Genom fordonsparkens snabba tillväxt hade länsstyrelserna i praktiken inte heller möjlighet att i någon större utsträckning konstatera vilka fordon som saknade trafikförsäkring. Det innebär enligt arbetsgruppen att de som under senare år har åtalats för underlåtenhet att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt huvudsakligen har varit sådana som ertappats vid en trafikkontroll eller i samband med en trafikolycka.

Enligt arbetsgruppen innebär tillkomsten av det nya datamaskinella bilregistret att möjligheter har skapats att på ett enkelt och säkert sätt konstatera vilka fordon som saknar trafikförsäkring. Det är också mycket enkelt för bilregisternämnden att översända uppgifter härom till vederbörande polismyndighet för utredning. Polismyndigheterna har emellertid inte tillräckliga resurser att handlägga dessa ärenden, som f. n. uppgår till omkring 1 000 per vecka.

Mot denna bakgrund föreslår arbetsgruppen att det nuvarande påföljdssystemet ersätts av ett avgiftssystem som är baserat på automatisk databehandling. Detta avgiftssystem skall administreras av trafiksäkerhetsverket, som övertar polis- och åklagarmyndigheternas samt domstolarnas handläggning av ärenden rörande underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten. Den nya avgiften, som i arbetsgruppens förslag har getts benämningen särskild försäkringsavgift, skall tas ut av den försäkringspliktige. Om denne inte inom viss tid därefter tecknar trafikförsäkring, skall ytterligare avgifter tas ut ända till dess att försäkringsfrågan har ordnats.

4.2 Tillämpningsområdet för det nya avgiftssystemet

Enligt arbetsgruppens förslag skall särskild försäkringsavgift tas ut när ett fordon har antecknats som oförsäkrat i bilregistret, vare sig det beror på att någon trafikförsäkring över huvud taget inte har tecknats eller an-

ledningen är att sådan försäkring har upphört att gälla. Även när uppgift saknas i bilregistret om gällande trafikförsäkring, skall fordonet betraktas som oförsäkrat. Det innebär att ett fordon anses som oförsäkrat inte bara när fordonsägaren har underlåtit att teckna trafikförsäkring utan också när han har försummat att ge in trafikförsäkringsbeviset till länsstyrelsen eller när uppgift om sådant inlämnande av misstag inte har antecknats i bilregistret.

Det föreslagna avgiftssystemet omfattar inte överträdelse av trafikförsäkringsplikten i sådana fall när fordonet är försäkringspliktigt bara då det brukas i trafik. Särskild försäkringsavgift skall alltså inte tas ut av den försäkringspliktige när ett avställt eller ej registrerat fordon brukas i trafik utan att föreskriven trafikförsäkring finns. Enligt arbetsgruppen ingår det inte i dess uppdrag att utforma ett avgiftssystem även för dessa fall.

Arbetsgruppen har emellertid berört frågan om påföljden för den som bryter mot trafikförsäkringsplikten när det gäller mopeder. Enligt arbetsgruppen kan det synas konsekvent att avkriminalisera även sådana brott och ersätta det nuvarande bötesstraffet med en straffavgift, som skulle kunna fastställas av polismyndighet och i övrigt byggas upp på samma sätt som den särskilda försäkringsavgiften. Å andra sidan torde den försäkringspliktige i dessa fall många gånger ha gjort sig skyldig till även annan bötesbelagd förseelse, t. ex. trimning av mopeden eller brott mot bestämmelser om mopedens utrustning. Den försäkringspliktige skulle då komma att åläggas både en straffavgift och ett bötesstraff, vilket synes onödigt krångligt. Vidare uppställer sig svårigheter när det gäller att avgöra under vilken tid mopeden har brukats utan gällande trafikförsäkring. På grund härav saknas enligt arbetsgruppen anledning att i fråga om mopeder ersätta det nuvarande bötesstraffet med en särskild försäkringsavgift.

Arbetsgruppens förslag avser inte heller den som utan att vara trafikförsäkringspliktig brukar eller låter bruka ett fordon i trafik med kännedom om att föreskriven trafikförsäkring inte finns.

4.3 Utformningen av det nya avgiftssystemet

4.3.1 Avgiftens konstruktion

Enligt arbetsgruppens förslag skall den särskilda försäkringsavgiften vara sammansatt av en fast grundavgift, lika för alla fordon, och en rörlig tilläggsavgift som differentieras med hänsyn till försäkringspremien.

Grundavgiften skall enligt förslaget täcka statsverkets (dvs. länsstyrelsernas och trafiksäkerhetsverkets) kostnader för handläggningen av ärenden rörande oförsäkrade fordon (*kostnadsdel*) samt dessutom utgöra en straffavgift (*straffdel*). Grundavgiften skall i sin helhet tillfalla statsverket.

Tilläggsavgiften är avsedd att i första hand täcka försäkringsrisken och försäkringsbolagens administrativa kostnader under den period fordonet är oförsäkrat (*riskdel*). Denna del, som enligt förslaget skall tillfalla trafikför-

säkringsföreningen, bör enligt arbetsgruppen i princip motsvara den undandragna försäkringspremien. Den bör därför så långt det är möjligt anpassas till försäkringsbolagens premietariffer och inte i något fall understiga den faktiska försäkringspremien. Samtidigt måste dock beaktas att den skall kunna baseras på data som är eller kan göras tillgängliga hos bilregistret. Den bör vidare ha en administrativt enkel utformning. Med hänsyn härtill är det inte möjligt att differentiera avgiften efter alla förekommande premievariabler. Avgiften måste i stället sättas så högt att den överstiger den genomsnittligt undandragna försäkringspremien. Det innebär att försäkringsbolagen skulle bli överkompenserade, om de tillfördes hela tilläggsavgiften. Enligt arbetsgruppens beräkningar kan ca 75 % av tilläggsavgiften anses svara mot den genomsnittligt undandragna premien. Hänsyn har då också tagits till att de som undandrar sig att erlägga trafikförsäkringspremien kan antas utgöra en större försäkringsrisk än försäkringstagarna i allmänhet. Endast denna riskdel bör alltså tillföras trafikförsäkringsföreningen. Återstående 25 % bör tillfalla statsverket som en ytterligare, rörlig straffavgift (*straffdel*).

4.3.2 Avgiftens storlek

I arbetsgruppens förslag har grundavgiften satts till 250 kronor. Den i avgiften ingående kostnadsdelen kan beräknas till 50 kronor, som enligt bilregisternämndens uppskattningar motsvarar de administrativa kostnaderna. Återstående 200 kronor utgör straffdel. Enligt arbetsgruppen kan detta belopp, tillsammans med den straffdel som ingår i tilläggsavgiften, betraktas som rimligt i förhållande till nuvarande bötesstraff.

Beträffande tilläggsavgiften gäller, som förut nämnts, att den i princip skall motsvara den undandragna försäkringspremien. Arbetsgruppen framhåller emellertid att det finns stora variationer i försäkringsbolagens premiesystem både mellan olika fordonsslag och inom varje fordonsslag. Det är inte praktiskt möjligt att vid fastställandet av tilläggsavgiften ta hänsyn till alla dessa variabler. I stället får man inrikta sig på att fastställa avgiften efter vissa faktorer som kan antas ge ett i genomsnitt rimligt resultat.

Enligt arbetsgruppen bör tilläggsavgiften i första hand differentieras efter vissa fordonsslag, nämligen personbil, taxibil, lastbil, buss, motorcykel, traktor och terrängmotorfordon. Inom dessa fordonsslag (utom traktorer och terrängmotorfordon) bör avgiften vidare differentieras efter geografiskt område, dvs. område S (Stockholm, Göteborg och Malmö med omnejd), område N (Norrland) och område Ö (övriga landet). När det gäller personbilar och taxibilar bör någon ytterligare uppdelning inte ske i olika premieklasser, utan man får för dessa fordonsslag utgå från premien i den högsta premieklassen. Däremot bör en viss anpassning till den aktuella premieklassen ske när det gäller lastbilar, bussar och motorcyklar. Enligt arbetsgruppen kan denna anpassning ske på så sätt att avgiften differentieras för lastbilarnas

del efter tjänstevikten, för bussarnas del efter högsta tillåtna antalet vuxna passagerare och för motorcyklarnas del efter cylindervolymen. Vad gäller traktorer bör avgiften enligt arbetsgruppen differentieras efter skatteklass och tjänstevikt, medan däremot en enhetlig premietariff bör tillämpas för terrängmotorfordon.

Arbetsgruppens förslag innebär alltså att tilläggsavgiften för lastbilar, bus-sar och motorcyklar anpassas närmare till den faktiskt tillämpliga försäkringspremien än vad som är fallet med personbilar och taxibilar. Eftersom endast en liten del av dessa bilar tillhör högsta premieklassen, medför arbetsgruppens förslag att denna fordonskategori relativt sett drabbas hårdare än övriga fordonsslag. För att utjämna denna skillnad föreslår arbetsgruppen att tilläggsavgiften för lastbilar etc. räknas upp med 20 %. Genom denna uppräkningsmetod torde dessutom den del av tilläggsavgiften som skall tillfalla trafikförsäkringsföreningen i genomsnitt bli tillräckligt hög i förhållande till den undandragna premien för dessa fordonsslag.

Arbetsgruppen utgår från att den undandragna premien i genomsnitt avser en period av två månader. Tilläggsavgiften skall därför enligt förslaget fastställas till högsta förekommande 1/6 årspremie (förutom fast grundpremie) i respektive variabel, avrundad till närmast högre 50-tal kronor. För bussar, motorcyklar, tunga lastbilar, traktorer och terrängmotorfordon skall dock, som förut nämnts, avgiften räknas upp med 20 % före denna avrundning.

Tilläggsavgiften har i arbetsgruppens förslag baserats på de trafikförsäkringspremier som gällde då förslaget avlämnades. Som utgångspunkt för beräkningen har valts de premier som tillämpades vid de tre största försäkringsbolagen. När större avvikelser förekommit mellan bolagen, har den högsta premien använts. Enligt arbetsgruppen bör i varje fall mera betydande förändringar i premienivåerna leda till en anpassning av tilläggsavgiftens storlek. En översyn av avgifterna i detta syfte bör ske förslagsvis en gång om året eller möjligen en gång vartannat år. Enligt arbetsgruppen kan det lämpligen uppdras åt trafikförsäkringsföreningen att svara för kontakterna med myndigheterna i dessa frågor.

4.3.3 Avgiftens debitering

Enligt arbetsgruppens förslag skall den avgift som trafiksäkerhetsverket har fastställt för ett fordon påföras fordonsägaren i en särskild handling, betecknad meddelande till fordonsägaren om särskild försäkringsavgift. Betalas avgiften inte inom 14 dagar, skall fordonsägaren tillställas ett föreläggande om särskild försäkringsavgift. I föreläggandet, som föreslås utgöra exekutionstitel och vara direkt utmättningsbart (se avsnitt 4.6), skall fordonsägaren uppmanas att betala avgiften inom viss tid, vid äventyr att ärendet annars överlämnas till kronofogdemyndigheten för indrivning.

Vid debitering av den särskilda försäkringsavgiften måste man enligt arbetsgruppen skilja mellan fall då trafikförsäkring saknas därför att försäk-

ringsavtalet har upphört på grund av obetald premie och fall då trafikförsäkring saknas av annan anledning.

När avtalet om trafikförsäkring har upphört på grund av att premien inte har betalats skall skyldigheten att betala särskild försäkringsavgift avgöras med hänsyn till försäkringsförhållandena vid den tidpunkt då försäkringsavtalet avanmäls på grund av obetald premie. Det innebär att någon avgift inte skall tas ut om ett nytt trafikförsäkringsbevis, som är gällande före avanmälan, har kommit in till bilregistret eller om fordonet före avanmälan har överlåtits på annan ägare. Å andra sidan bortfaller inte skyldigheten att betala särskild försäkringsavgift, om försäkringsfrågan ordnas upp efter det att försäkringsavtalet har avanmälts. Avgiften skall dock jämkas, om den oförsäkrade perioden är kortare än den tidrymd av två månader som avgiften normalt skall täcka.

När trafikförsäkring saknas av annan anledning än att försäkringsavtalet har upphört på grund av obetald premie skall skyldigheten att betala särskild försäkringsavgift avgöras med hänsyn till försäkringsförhållanden vid den tidpunkt då meddelandet om denna avgift avsänds från trafiksäkerhetsverket. Någon avgift skall alltså inte tas ut om nytt trafikförsäkringsbevis, som är gällande före dagen för avsändandet av meddelandet, har kommit in till bilregistret eller om fordonet före denna tidpunkt har överlåtits på annan ägare. Däremot skall full avgift utgå även om försäkringsfrågan regleras efter denna tidpunkt. Någon jämkning av avgiften sker alltså inte i dessa fall.

4.3.4 Ny avgift vid fortsatt försummelse

Fordonsägaren skall både i meddelandet och i föreläggandet om särskild försäkringsavgift anmodas att omedelbart teckna trafikförsäkring för fordonet och att ge in nytt trafikförsäkringsbevis till länsstyrelsen. Av meddelandet skall dessutom framgå att ytterligare avgift kommer att påföras fordonsägaren, om försäkringsfrågan inte ordnas inom 14 dagar (alltså innan föreläggandet avsänds).

Skyldigheten att betala ny särskild försäkringsavgift skall avgöras med hänsyn till försäkringsförhållandena vid tidpunkten för avsändandet av föreläggandet om den tidigare avgiften. Om försäkringsfrågan ordnas upp efter denna tidpunkt men före avsändandet av meddelande om ny särskild försäkringsavgift, skall det emellertid föranleda jämkning av den nya avgiften. Avgiften jämkas alltså om nytt trafikförsäkringsbevis, som är gällande före avsändandet av detta meddelande, har kommit in till länsstyrelsen eller om fordonet före denna tidpunkt har överlåtits på annan ägare.

4.4 Delgivning

Arbetsgruppen framhåller att man vid avgörandet av sättet för överbringande av olika handlingar till fordonsägaren måste göra en avvägning mellan å ena sidan intresset av ett säkert överbringande, framför allt intresset att den enskilde inte utan vetskap blir ålagd särskild försäkringsavgift, och å andra sidan kostnaderna för olika former av överbringande.

Enligt arbetsgruppen talar övervägande skäl för att meddelandet om särskild försäkringsavgift skall översändas i vanligt lösbrev. När det gäller föreläggandet om särskild försäkringsavgift bör det däremot krävas att handlingen delges fordonsägaren. Det delgivningssystem som synes vara smidigast och som samtidigt tillgodoser rimliga rättssäkerhetskrav är att föreläggandet sänds i rekommenderat brev med mottagningsbevis. Arbetsgruppen förordar därför att denna metod för överbringande används i normalfallet. Om en sådan försändelse inte hämtas, bör föreläggandet sändas ut på nytt i vanligt lösbrev och anses mottaget påföljande dag. Återkommer detta brev med påteckning av posttjänsteman att det är obeställbart, får andra delgivningsformer prövas eller efterspaningsåtgärder vidtas. Enligt arbetsgruppen torde det dock med hänsyn till tillförlitligheten i bilregistrets adressuppgifter bli ovanligt med åtgärder av sådant slag.

4.5 Rättelsemedel

4.5.1 Rättelse

Om fordonsägaren efter mottagandet av meddelandet eller föreläggandet om särskild försäkringsavgift anmäler att han har haft trafikförsäkring för fordonet under den aktuella tiden, bör enligt arbetsgruppen rättelse ske snabbt och utan administrativt krångel. Möjligheten till rättelse bör finnas fram till utgången av den betalningsfrist som har fastställts i föreläggandet om särskild försäkringsavgift. Först när denna frist har löpt ut, föreligger hinder för ett rättelseförfarande genom myndighetens egen försorg.

4.5.2 Besvär

Det av arbetsgruppen föreslagna avgiftssystemet innebär att en fordonsägare kan föreläggas särskild försäkringsavgift utan att han har hört av sig. Med hänsyn härtill anser arbetsgruppen att fordonsägaren bör ha möjlighet att besvara sig över föreläggandet. En möjlighet till rättslig överprövning bör även finnas i fall då en begäran om rättelse inte har bifallits eller då fordonsägarens anmärkning mot föreläggandet är av sådan beskaffenhet att den inte har kunnat prövas inom ramen för det förut angivna rättelseförfarandet. Efter utgången av en viss klagotid bör emellertid föreläggandet om särskild försäkringsavgift vinna laga kraft.

Som besvärsmyndighet föreslår arbetsgruppen kammarrätt.

4.5.3 Återupptagande

Enligt arbetsgruppen torde det finnas behov av att kunna pröva också klagomål som anförs efter det att föreläggandet om särskild försäkringsavgift har vunnit laga kraft. Möjligheten till sådant återupptagande bör dock stå öppen endast i sällsynta fall. Prövningen av ansökan om återupptagande bör lämpligen anföras åt samma myndighet som är besvärinstans, dvs. kammarrätt.

4.6 Betalningsskyldighet och indrivning

Enligt arbetsgruppen talar övervägande skäl för att besvär över föreläggande om särskild försäkringsavgift inte skall stoppa det vidare förfarandet. Redan den omständigheten, att fordonsägaren trots påminnelser och anmaningar inte har kommit in med något trafikförsäkringsbevis till bilregistret, kan anses utgöra ett gott skäl för att anta att han har underlåtit att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt och att han alltså är skyldig att betala den särskilda försäkringsavgiften. Även om avgiften i vissa fall kan uppgå till inte obetydligt belopp, kan skyldigheten att betala detta belopp inte anses utgöra ett alltför allvarligt ingrepp mot fordonsägaren ens i de fall när föreläggandet om denna avgift inte har vunnit laga kraft. En regel, som innebär att besvär inte stoppar indrivningsförfarandet, får anses vara ett starkt verkande medel för att hindra att fordonsägarna genom obefögade besvär rubbar effektiviteten i det nya avgiftssystem som arbetsgruppen föreslår. Arbetsgruppen förordar därför en sådan regel.

Enligt arbetsgruppen bör inte heller ansökan om återupptagande eller bifall till sådan talan kunna fördröja indrivningsförfarandet.

Med hänsyn till syftet med den särskilda försäkringsavgiften föreslår arbetsgruppen att den, i likhet med bl. a. skatter och vissa allmänna avgifter samt böter och viten, skall kunna drivas in genom införsel.

5 Remissyttrandena över arbetsgruppens förslag

5.1 Allmänna synpunkter

Arbetsgruppens förslag har i sina huvuddrag tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser. Från flera håll uttalas dock att det är vanskligt att ta bestämd ställning till förslaget, eftersom det huvudsakligen utgör endast en principskiss. Synpunkter av detta slag framförs av bl. a. *JK*, *Svea hovrätt*, *riksskatteverket* och *försäkringsrättskommittén*, som utgår från att utredningsarbetet fortsätter för att mynna ut i ett slutligt mera genomarbetat förslag.

Frågan om en avkriminalisering av förseelser mot trafikförsäkringsplikten diskuteras av några remissinstanser från principiella utgångspunkter. Enligt *försäkringsrättskommittén* kan det ge anledning till principiella betänkligheter att man på trafikförsäkringsområdet genomför en skenbar avkriminalisering, dvs. ersätter bötesstraffet med en offentligrättslig avgift. Kommittén erinrar om trafikskadeutredningens uttalande att det kan ifrågasättas om en sådan avkriminalisering bör ske isolerat för denna speciella form av lagöverträdelse och att denna fråga bör ses i ett större sammanhang där man över ett vidare fält bedömer lämpligheten av att avkriminalisera andra liknande förfaranden. Också *statskontoret* hänvisar till dessa uttalanden av trafikskadeutredningen och utgår från att en avkriminalisering i enlighet med arbetsgruppens förslag inte föregriper en sådan mera generell prövning av avkriminaliseringsfrågor som trafikskadeutredningen har räknat med.

JK hälsar å andra sidan med tillfredsställelse att frågan om avkriminalisering av brott mot trafikförsäkringsplikten nu har tagits upp och anser att det inte kan råda någon tvekan om att en reform i den riktning som arbetsgruppen har föreslagit bör genomföras snarast. Enligt *RÅ* är det en viktig kriminalpolitisk utvecklingslinje att såvitt möjligt genom s. k. depenalisering ersätta straffrättsliga sanktioner inom specialstraffrätten med avgifter eller andra former av påföljder som inte har straffrättslig karaktär. Skyldigheten att hålla trafikförsäkring är enligt *RÅ:s* mening särskilt väl lämpad för en sådan reform. Även *Svea hovrätt* framhåller att förseelser mot trafikförsäkringsplikten är sådana underlåtenhetsgärningar som synes väl lämpa sig för ett administrativt avgiftssystem. Under förutsättning att detta system ger en tillräcklig grad av rättssäkerhet har inte heller *Sveriges advokatsamfund* någon erinran mot att de angivna förseelserna avkriminaliseras.

Remissinstanserna betonar allmänt att den nuvarande situationen beträffande trafikförsäkringsplikten fullgörande inte är tillfredsställande och att det därför finns behov av ett effektivare påföljdssystem. *Försäkringsrättskommittén* påpekar som en särskild brist i det nuvarande systemet att det med hänsyn till de bötesbelopp som genomsnittligt döms ut f. n. kan vara direkt lönsamt att inte betala försäkringspremie. *Länssstyrelsen i Örebro län* framhåller att en stor brist och svår lockelse för ekonomiskt oansvariga

är att försäkringsbolagen lämnar ut försäkringskort på kredit samt att trafik- och försäkringsmoralen skulle vara mycket bättre om detta förfarande inte praktiserades.

Svea hovrätt instämmer i den målsättning som arbetsgruppens förslag utgår från, nämligen att illojala fordonsägare måste genom effektiva åtgärder förmas att hålla sina fordon trafikförsäkrade. Enligt *Folksam* är det med hänsyn till de problem som de oförsäkrade fordonen utgör, inte minst genom den ekonomiska belastningen för de lojala försäkringstagarna, utan tvekan önskvärt att få till stånd ett mera effektivt kontroll- och påföljdssystem. Liknande synpunkter framförs av *KAK* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund*.

Åklagarmyndigheten i Stockholm erinrar om att de som under senare år har lagförts för underlåtenhet att trafikförsäkra fordon inte bara – som arbetsgruppen hävdar – har utgjorts av fordonsägare som ertappats vid en trafikkontroll eller i samband med en trafikolycka. Åtminstone i Stockholm handläggs nämligen ett uppskattningsvis lika stort antal mål där det i samband med utredning angående försummad inbetalning av fordonsskatt har framkommit att fordonen också har varit oförsäkrade under avsevärd tid.

Enligt *statens trafiksäkerhetsverk* innebär tillkomsten av det nya maskinella bilregistret att möjligheter har skapats att på ett enkelt och säkert sätt fastställa vilka fordon som inte är trafikförsäkrade. Tekniken med automatisk databehandling har också kunnat utnyttjas för påminnelser och rapportering om oförsäkrade fordon till berörda fordonsägare, myndigheter och organisationer. Erfarenheterna av den nuvarande rutinen är emellertid totalt sett mycket otillfredsställande. Den ordning som står till buds för utdömande av påföljd vid förseelse mot trafikförsäkringsplikten hindrar nämligen att ärendena fullföljs i önskvärd omfattning. Ett liknande uttalande görs av *bilregisternämnden*. Också *överåklagaren i Göteborgs åklagardistrikt* framhåller att antalet ärenden om oförsäkrade fordon har ökat betydligt genom tillkomsten av det maskinella bilregistret och att det därför framstår som angeläget med en reform som innebär att påföljdsfrågan kan handläggas snabare och effektivare än f. n.

Flera remissinstanser pekar på det problem som de oförsäkrade fordonen utgör för polis och åklagare samt domstolsväsendet. Enligt dessa remissinstanser medför förslaget om ett administrativt avgiftssystem i stället för en straffrättslig påföljd en behövlig lättnad i arbetsbördan för dessa myndigheter. Uttalanden av detta slag görs av *åklagarmyndigheten i Stockholm*, *överåklagaren i Malmö åklagardistrikt*, *länsåklagaren i Jönköpings län*, *länsåklagaren i Västmanlands län*, *rikspolisstyrelsen*, *statskontoret*, *KO*, *försäkringsrättskommittén*, *KAK* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund*.

Även i övrigt menar flertalet remissinstanser att arbetsgruppens förslag motsvarar de krav som kan ställas på ett nytt sanktionssystem. Enligt *FCF* skapas och vidmakthålls genom förslaget ett så starkt tryck på fordonsägare som inte har fullgjort sin försäkringsplikt att denne i normalfallet kan antas fullgöra sin skyldighet eller tillse att skyldigheten upphör. Även *försäk-*

ringsrättskommittén anser att det föreslagna påföljdssystemet utgör en betydligt effektivare sanktion än nuvarande straff- och vitessystem. *Länsåklagaren i Västmanlands län* anför att förslaget också kan betraktas som mera rättvist med hänsyn till den skiftande praxis som f. n. synes råda när det gäller åläggande av vite.

Enligt *statskontoret* är det uppenbart att en övergång till det föreslagna påföljdssystemet måste innebära en administrativ rationalisering som bidrar till den åsyftade effektiviseringen av kontrollen över oförsäkrade fordon. Liknande synpunkter framförs av *länsåklagaren i Jönköpings län*, *åklagarmyndigheten i Stockholm* och *överåklagaren i Malmö åklagardistrikt*.

Att det datamaskinella bilregistrets möjligheter bör utnyttjas för att på ett effektivare sätt framtvunga försäkringsplikts fullgörande anser *RÅ* vara självklart. Också *länsstyrelsen i Örebro län* menar att när bilregistret numera bygger på datasystem så bör försäkringskontrollen hårdare anknytas dit. Denna uppfattning delas av *försäkringsrättskommittén*, som framhåller att det genom användningen av datamaskinella rutiner bör vara möjligt att åstadkomma avsevärda administrativa förenklingar av handläggningen av ärenden om oförsäkrade fordon. Härigenom torde man bl. a. nå en ur allmän synpunkt önskvärd förkortning av den tid som nu förlýter från det försoelsen begås tills påföljden döms ut och effektueras. Även enligt *konsumentverket* synes förslaget väl ta till vara möjligheten att genom tillkomsten av det nya bilregistret åstadkomma en effektivare sanktionsform än den nuvarande. *Folksam* framför liknande synpunkter.

KO anser i likhet med dessa remissinstanser att det är ändamålsenligt att låta trafikförsäkringskontrollen bygga på bilregistret och införa rutiner som innebär att den försumlige fordonsägaren kontaktas utan omgång. Härav följer i och för sig inte nödvändigtvis att den nuvarande straffrättsliga sanktionen skulle behöva bytas ut mot ett system med en administrativ uttagen försäkringsavgift. Praktiska skäl talar dock enligt *KO*'s mening starkt för en sådan ändring. För att behålla en straffrättslig sanktion kan visserligen anföras rättssäkerhetssynpunkter. Dessa bör dock enligt *KO* inte bli avgörande, särskilt som beslutet om särskild försäkringsavgift skall kunna överklagas.

Även några andra remissinstanser diskuterar förslaget från rättssäkerhetssynpunkt. *Åklagarmyndigheten i Stockholm* och *konsumentverket* menar att rimliga krav på rättssäkerhet har tillgodosetts genom de föreslagna möjligheterna till rättelse och besvär. Också *statens trafiksäkerhetsverk* anser att förslaget innebär en lämplig avvägning mellan kravet på effektivitet och hänsyn till den enskildes rättssäkerhet. *Statskontoret* utgår från att gällande lagstiftning rörande handläggning av ärenden hos förvaltningsmyndighet medför att bestyret med det nya påföljdssystemet kommer att handhas på ett i rättssäkerhetsavseende betryggande sätt. *Sveriges advokatsamfund* och *Motorbranschens riksförbund* betonar att rättssäkerhetsaspekterna måste beaktas.

Länsåklagaren i Kristianstads län är kritisk mot arbetsgruppens förslag och anser att det framför allt från rättssäkerhetssynpunkt kan ifrågasättas, om inte en effektivisering av åtgärderna mot försumliga försäkringstagare i första hand bör ske inom ramen för den nuvarande lagstiftningen. Med en förenklad handlägningsrutin torde det vara möjligt att vinna sådan utredning om försäkringsförhållandena att ärendena liksom hittills kan handläggas av åklagare och domstolar utan att medföra någon oöverkomlig arbetsbelastning. Den befogenhet som enligt förslaget skulle tillerkännas trafiksäkerhetsverket att handlägga dessa ärenden kan enligt länsåklagaren befaras medföra sämre rättssäkerhet än om påföljdsfrågan enligt nuvarande regler avgörs av domstol efter åtalsbeslut av åklagare. Innan erfarenhet vunnits om hur nuvarande regler fungerar efter genomförandet av det nya registreringssystemet bör någon ändring inte vidtas. Också *försäkringsrättskommittén* menar att möjligheterna till förbättringar inom det nuvarande systemets ram borde ha utretts närmare.

Enligt *FCF* torde det få antas att fordonsägare genom det föreslagna systemet kan komma att bli skyldiga att betala ett allt större antal avgifter utan att någon avgift går att driva in. Rimligen bör handlingslinjer för sådana fall övervägas innan förslaget genomförs. *Folksam* understryker att det föreslagna systemet med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna för dem som har försummat sin försäkringsplikt ställer stora krav på information om påföljderna för sådan försummelse.

Frågan om den lagtekniska utformningen av arbetsgruppens förslag tas upp av *försäkringsrättskommittén*, som finner det tveksamt om det nya avgiftssystemet bör regleras i trafikskadelagen. Enligt kommitténs mening bör det i stället övervägas om inte erforderliga bestämmelser om den nya avgiften – i likhet med vad som har skett beträffande de s. k. överlastavgifterna – lämpligen kan tas in i en särskild lag, till vilken hänvisning görs i trafikskadelagen. En sådan särskild lag bör då omfatta även de nuvarande straffbestämmelserna för brukande av oförsäkrat motorfordon.

Statskontoret, *riksskatteverket* och *Föreningen Sveriges kronofogdar* påpekar att arbetsgruppens förslag kommer att medföra en ökad arbetsbelastning för kronofogdemyndigheterna. Enligt statskontoret måste man räkna med att ett genomförande av förslaget kan föranleda behov av resursförstärkning inom kronofogdeorganisationen, framför allt i storstadsregionerna. Föreningen Sveriges kronofogdar anser att en resursförstärkning är ofrånkomlig men att omfattningen och strukturen härav inte är möjlig att bedöma utan särskild utredning. Även *JK* framhåller att denna fråga måste få en mera ingående belysning.

Enligt *länsstyrelsen i Örebro län* kommer en övergång till det föreslagna systemet att medföra att också länsstyrelserna får ökade arbetsuppgifter.

KAK och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* betonar att tillräckliga resurser även måste ställas till trafiksäkerhetsverkets förfogande, så att fördelarna med den automatiska databehandlingen verkligen utnyttjas. Enligt

Motorbranschens riksförbund krävs parallellt med det nya påföljdssystemet att de övervakande myndigheterna effektiviserar och intensifierar övervakningen och kontrollen av fordonsparken. Å andra sidan förutsätter *rikspolisstyrelsen* att, om det vid en trafikkontroll visar sig att ägaren av ett försäkringspliktigt fordon har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt, någon underrättelseskyldighet inte åläggs polisen eftersom fullgörandet av försäkringsplikten ändå kontrolleras enligt det föreslagna systemet.

Statens trafiksäkerhetsverk berör en omständighet som verket finner särskilt anmärkningsvärd, nämligen det stora antal oförsäkrade fordon som är försedda med giltigt kontrollmärke. Trafiksäkerhetsverket har förståelse för ståndpunkten att det f. n. inte är möjligt att gå över till ett system som knyter utlämnandet av kontrollmärket till betalning av försäkringspremien för den period som märket avser. Det förhållandet att många oförsäkrade fordon har giltigt kontrollmärke är emellertid ägnat att minska tilltron till kontrollmärket över huvud taget. Liknande synpunkter framförs av *polismyndigheten i Örebro distrikt*.

5.2 Tillämpningsområdet för det nya avgiftssystemet

Arbetsgruppens förslag i fråga om tillämpningsområdet kommenteras av flera remissinstanser.

Rikspolisstyrelsen kritiserar förslaget att ett fordon skall anses som oförsäkrat även när fordonsägaren har tecknat trafikförsäkring men inte har gett in trafikförsäkringsbeviset till länsstyrelsen. I detta fall kan fordonsägaren, utöver den särskilda försäkringsavgiften, åläggas en bötespåföljd enligt 90 § bilregisterkungörelsen (1972:599) för underlåtenhet att ge in trafikförsäkringsbeviset till länsstyrelsen. Med hänsyn till bl. a. den i försäkringsavgiften ingående straffdelen leder förslaget till ett slags dubbelbestraffning. Detta förhållande, som styrelsen anser otillfredsställande, synes inte ha beaktats av arbetsgruppen.

Länsåklagaren i Västmanlands län framhåller att arbetsgruppen synes ha förbisett en viktig grupp bland de försäkringspliktiga fordonen, nämligen avställda fordon som brukas. Saknas trafikförsäkring i ett sådant fall, kan ägaren straffas enligt de bestämmelser som gäller f. n. Om det nya påföljdssystemet inte omfattar sådana förseelser, kan det befaras att de kommer att öka, eftersom de ekonomiska konsekvenserna då blir väsentligt lindrigare för gärningsmannen än om han för ett registrerat fordon utan trafikförsäkring. *Svea hovrätt* påpekar att arbetsgruppen inte heller har behandlat fall då ett avregistrerat fordon brukas utan trafikförsäkring. *Polismyndigheten i Örebro distrikt* konstaterar, att också registreringspliktiga fordon – t. ex. ”trimmade” mopeder – kan komma att brukas utan att vara registrerade och trafikförsäkrade, samt frågar sig vad som skall gälla i dessa fall. Liknande synpunkter framförs av *länsåklagaren i Jönköpings län*.

Vad gäller frågan om påföljd för ägare av mopeder, som brukas utan att trafikförsäkring finns, är remissopinionen splittrad. *Överåklagaren i Götteborgs åklagardistrikt* och *polismyndigheten i Örebro distrikt* har inte någon erinran mot de uttalanden som arbetsgruppen har gjort beträffande mopeder. Även *länsåklagaren i Jönköpings län* delar arbetsgruppens uppfattning att det f. n. inte torde vara möjligt att genomföra ett system med särskild försäkringsavgift för mopeder. Om en sådan avgift införs för registreringspliktiga fordon, bör dock övervägas om inte påföljden för ägare av moped som brukas utan trafikförsäkring skall ändras från dagsböter till penningböter, förslagsvis varierande mellan 50 och 300 kr. Påföljden bör nämligen i båda fallen vara s. a. s. av samma valör. Samtidigt ifrågasätter länsåklagaren om inte denna straffbestämmelse då bör föras över till fordonskungörelsen (1972:595).

Kronofogdemyndigheten i Örebro distrikt anser arbetsgruppens förslag i fråga om mopeder vara olyckligt och inkonsekvent, i all synnerhet som folk i allmänhet säkerligen anser ett bötesstraff vara en allvarligare påföljd än en administrativ avgift. Enligt kronofogdemyndighetens mening bör man försöka finna en lösning på detta problem, så att även underlåtenhet att trafikförsäkra mopeder avkriminaliseras. Också *RÅ* har den uppfattningen att det framstår som oenhetligt och även på andra sätt mindre lämpligt att behålla det hittillsvarande ansvarssystemet med dagsböter för underlåtenhet att trafikförsäkra mopeder. Enligt *RÅ* bör ytterligare överväganden ske beträffande denna fråga. *Svea hovrätt* framhåller att man, bl. a. för att avgiftssystemet skall bli konsekvent, bör ytterligare överväga att införa en särskild avgift även för ägare till oförsäkrade mopeder.

Försäkringsrättskommittén finner en diskutabel konsekvens av arbetsgruppens förslag vara att det i fortsättningen kommer att finnas två parallella påföljdssystem för likartade förseelser. Mot att det nya avgiftssystemet skall gälla även ägare av oförsäkrade mopeder talar emellertid att detta skulle medföra administrativa komplikationer. För denna grupp saknas nämligen bl. a. den naturliga anknytning till trafiksäkerhetsverket som registrerings- och försäkringsplikten skapar för exempelvis personbilsägarna. Detsamma gäller beträffande dem som brukar oförsäkrade fordon. Det föreslagna avgiftssystemet kommer emellertid att bli tillämpligt på det stora flertalet av dem som är underkastade straffansvar enligt gällande lagstiftning. Den omständigheten att det fortsättningsvis kommer att finnas två påföljdssystem anser kommittén därför inte utgöra något avgörande hinder mot ett genomförande av arbetsgruppens förslag. Kommittén anser dock att det finns anledning att ytterligare överväga samordning mellan påföljderna.

Även andra remissinstanser diskuterar vilka påföljder som bör gälla för dem som brukar ett oförsäkrat fordon. *Åklagarmyndigheten i Stockholm* upplyser att i enlighet med givna anvisningar är praxis vid utfärdande av straffföreläggande att den som har underlåtit att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt föreläggs 10 dagsböter. I fall då den försäkringspliktige dessutom har brukat

sitt fordon föreläggs han dock 15 dagsböter. Samma straff föreläggs även annan än den försäkringspliktige som har brukat ett oförsäkrat fordon. Stockholms tingsrätt torde tillämpa motsvarande straffsatser. Enligt åklagarmyndigheten synes arbetsgruppens förslag utgå från att den försäkringspliktiges brukande av oförsäkrat fordon inte skall vara särskilt straffbelagt, medan frågan om straff för annan som brukar oförsäkrat fordon inte har tagits upp till diskussion. Arbetsgruppen har inte heller föreslagit att den särskilda försäkringsavgiften skall differentieras med hänsyn till om fordonet brukats eller ej. Åklagarmyndigheten anser mot bakgrund av nuvarande praxis och med hänsyn till variationerna i fråga om försäkringsrisken, att frågan huruvida brukandet av det oförsäkrade fordonet skall vara straffbelagt eller eljest medföra förhöjd avgift bör tas upp till fortsatt diskussion. Enligt åklagarmyndigheten är det inte heller tillfredsställande om annan än ägare vid bruk av oförsäkrat fordon skulle gå helt fri från påföljd.

Polismyndigheten i Örebro distrikt anför att den särskilda försäkringsavgiften bör utgöra påföljd för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten, medan brukandet av ett oförsäkrat fordon bör vara kriminaliserat och medföra straff för varje tillfälle när fordonet brukas. Polismyndigheten jämför med vägtrafikskattelagstiftningen, där brukande av fordon under vissa förutsättningar är belagt med straff både för ägare och för förare jämsides med att vissa andra avgifter tas ut.

Enligt *R.Ä* framstår det som oenhetligt och även på andra sätt mindre lämpligt att det hittillsvarande ansvarssystemet med dagsböter skulle kvarstå för annan än den försäkringspliktige som brukar motorfordon med kännedom om att föreskriven försäkring inte finns. R.Ä anser att ytterligare överväganden bör ske beträffande denna fråga. Också *länsåklagaren i Jönköpings län* framhåller att frågan bör bli föremål för överväganden och ifrågasätter om inte brukande av annan än den försäkringspliktige kan avkriminaliseras.

5.3 Utformningen av det nya avgiftssystemet

5.3.1 Avgiftens konstruktion

Remissinstanserna godtar allmänt att den särskilda försäkringsavgiften delas upp i en grundavgift och en tilläggsavgift. Beträffande den närmare utformningen av den särskilda försäkringsavgiften framförs dock viss kritik. Bl. a. anser *riksskatteverket* att avgiftens konstruktion bör bli föremål för ytterligare överväganden, t. ex. i fråga om de straffdelar som föreslås tillfalla statsverket och den riskdel som är avsedd att tillgodoföras trafikförsäkringsföreningen.

När det gäller den i grundavgiften ingående kostnadsdelen, dvs. den del som föreslås täcka statsverkets kostnader för handläggningen av ärenden rörande oförsäkrade fordon, framhåller *länsåklagaren i Kristianstads län* att

sådan kostnadstäckning framstår som främmande från straffrättslig synpunkt och att det inte heller på trafikförsäkringsområdet finns skäl att införa ett sådant system.

Den i tilläggsavgiften ingående rörliga straffavgiften kritiseras från olika håll. Enligt *riksskatteverket* bör straffdelen bestämmas till fast belopp och ingå i grundavgiften, varigenom utformningen av tilläggsavgiften kan förenklas. Också *Svea hovrätt*, *rikspolisstyrelsen* och *Svenska motorcykelförbundet* anser att tilläggsavgiften enbart bör täcka försäkringsbolagens försäkringsrisk och administrativa kostnader och alltså inte dessutom bestå av en rörlig straffdel.

Beträffande den i tilläggsavgiften ingående riskdelen påpekar *försäkringsrättskommittén* att den inkluderar ogulden försäkringspremie och att förslaget i denna del alltså innebär att den rätt som försäkringsbolagen f. n. har att kräva ut denna premie bortfaller.

I fråga om fördelningen av den särskilda försäkringsavgiften framhåller *KAK* och *Motorförarnas helmykterhetsförbund* som självklart, att de medel som flyter in till statskassan genom grundavgiften och den i tilläggsavgiften ingående straffdelen skall återgå till trafiksektorn för finansiering av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. *Motormännens riksförbund* anser å andra sidan att den del av försäkringsavgiften som utgör straffavgift över huvud taget inte skall tillföras statsverket utan i stället gottskrivas trafikförsäkringsanstalterna, så att avgiften åtminstone i viss utsträckning kommer de lojala försäkringstagarna till godo i form av premielättnader. Också *Motorbranschens riksförbund* förordar att försäkringsavgiftens straffdel skall föras över på försäkringstagarkollektivet.

Trafikförsäkringsföreningen bekräftar att föreningen är beredd att uppbära den i försäkringsavgiften ingående riskdelen att avräknas mot föreningens kostnader för skador genom oförsäkrade och okända fordon. Föreningen förklarar sig också villig att hålla kontakt med berörda myndigheter rörande en fortlöpande revision av avgifterna.

5.3.2 Avgiftens storlek

Beträffande frågan om den särskilda försäkringsavgiftens storlek utgår *Folksam* från att arbetsgruppens förslag är att betrakta som preliminära och alltså kommer att bli föremål för ytterligare överväganden.

I övrigt framförs inte några synpunkter på grundavgiftens storlek. Däremot riktas invändningar från olika håll mot den föreslagna beräkningen av den i tilläggsavgiften ingående riskdelen. Frågan om en schablonisering av denna del måste enligt *JK* få en mer ingående belysning.

Svea hovrätt anser att tilläggsavgiften bör beräknas på ett enkelt och lättfattligt sätt, inte minst med hänsyn till att den enskilde fordonsägaren bör kunna ges möjlighet att kontrollera avgiften. I enlighet härmed bör övervägas att göra tilläggsavgiften enhetlig över hela landet och inte högre än att för-

säkringsbolagen får täckning för sitt premiebortfall.

Också *KAK* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* menar att den föreslagna metoden för beräkningen av tilläggsavgiften är onödigt tillkrånglad. Det skulle vara enklare att helt slopa avgiftsdifferentiering efter premieklass, trots de olägenheter som det skulle innebära när det gäller lastbilar. Man bör dock hålla i minnet att lastbilarna utgör en liten del (knappt 5 %) av det totala antalet oförsäkrade fordon, varför den administrativa vinsten klart skulle uppväga vissa marginella olägenheter.

Länsstyrelsen i Örebro län framhåller att man för att undvika felkällor i systemet bör tillskapa så få storleksbelopp som möjligt. Exempelvis bör alla motorcyklar föras till en grupp i stället för de föreslagna två, och möjligen bör traktorerna delas in i två grupper i stället för de föreslagna tre grupperna.

Svenska motorcykelförbundet tar bestämt avstånd från förslaget att motorcyklar skall hänföras till den grupp fordon för vilka tilläggsavgiften, beräknad efter högsta förekommande 1/6 årspremie, räknas upp med 20 %. Motivet för denna uppräknings är uppenbarligen att utjämna de differenser som förekommer på bilsidan, där nästan inga fordonsägare betalar högsta årspremie. Förslaget kan synas enkelt från försäkringsadministrativ synpunkt men uppfattas av förbundet som orättvist. Den hittills upprätthållna principen att varje fordonsslag skall belastas enbart med sina egna kostnader bör tillämpas även i detta sammanhang. Det föreliggande förslaget innebär emellertid att bl. a. motorcykelförare får betala avgifter som egentligen borde betalas av bilförarna. Förbundet förordar därför att någon uppräknings av avgiften inte sker för motorcyklarnas del. Avgiftsmässigt skulle detta inte betyda så mycket för försäkringsbolagen, eftersom motorcyklarna utgör en mycket liten andel (endast 2 %) i förhållande till bilarna. För motorcykelförarna däremot skulle ett bortfall av det föreslagna tillägget på 20 % betyda en hel del både av rättsviseskäl och från ekonomisk synpunkt, framför allt om trafikförsäkringspremierna höjs kraftigt i samband med trafikskadelagens ikraftträdande.

5.3.3 Avgiftens debitering

Enligt *försäkringsrättskommittén* innebär arbetsgruppens förslag till påminnelse- och utredningsrutiner i fråga om oförsäkrade fordon, att den försäkringspliktige får en i jämförelse med nuvarande praxis betydligt förlängd respittid för premiebetalningen utan att drabbas av någon påföljd. Redan det administrativa besvär som därigenom uppstår synes motivera att sådant utnyttjande av respittid motverkas. För att det föreslagna påföljdssystemet skall kunna bli ännu mera effektivt kastar kommittén fram tanken att – med förebild från taxeringsförfarandet – någon form av förseningsavgift införs. En sådan avgift, t. ex. på 50 kr., kunde – sedan försäkringstagaren redan i premieavin tydligt erinrats om att dröjsmål med premiebetalningen kan medföra förseningsavgift – debiteras av försäkringsbolaget i samband

med att påminnelsen om obetald försäkringspremie sänds ut. Avgiften bör enligt kommittén tillfalla statsverket. Om premien inte betalas före dagen för avanmälan, bör förseningsavgiften avräknas på den särskilda försäkringsavgiften. Även om införandet av en sådan förseningsavgift kan medföra ett visst administrativt merarbete, kan den sammanlagda kostnadsbelastningen dock väntas bli mindre genom att betalningsdisciplinen förbättras genomsnittligt.

I övrigt har arbetsgruppens förslag i fråga om debiteringen av den särskilda försäkringsavgiften föranlett påpekanden endast beträffande frågan om jämkning av avgiften i vissa fall. *Länsstyrelsen i Örebro län* ifrågasätter om en jämningsmöjlighet över huvud taget bör finnas, eftersom det ju ändå är fråga om någon som har felat. Skall ett jämningsförfarande finnas, bör det i varje fall utformas så enkelt som möjligt. Ju fler jämningsgrunder som tillskapas desto fler felkällor uppkommer nämligen i systemet.

Motorbranschens riksförbund anser att den särskilda försäkringsavgiften bör kunna jämkas vid bagatellartade förseelser, exempelvis vid kortare betalningsförsening eller då fordonsägaren på grund av sjukdom inte har betalat avgiften inom föreskriven tid liksom då förmildrande omständigheter i övrigt föreligger. Också *KAK* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* framhåller att en möjlighet bör finnas till nedsättning eller bortfall av den i försäkringsavgiften ingående straffdelen, om fordonsägaren till följd av sjukdom, utlandsvistelse e. d. inte har betalat avgiften inom förelagd tid och kan visa att fordonet inte har begagnats under den tid då det varit oförsäkrat.

Rikspolisstyrelsen vänder sig mot förslaget att bara tilläggsavgiften men inte grundavgiften skall kunna jämkas. Om skälet härtill är att jämkning av straffavgift inte bör medges, framstår jämningsmöjligheten beträffande tilläggsavgiften, däri inbegripet den ytterligare straffavgiften, som inkonsekvent. Även *Motormännens riksförbund* förordar att grundavgiften skall kunna jämkas.

5.3.4 Ny avgift vid fortsatt försummelse

Någon kritik har i allmänhet inte riktats mot förslaget att fordonsägaren skall påföras en ytterligare avgift, om försäkringsfrågan alltjämt är oreglerad vid tidpunkten för avsändandet av föreläggandet om särskild försäkringsavgift. *Länsstyrelsen i Örebro län* understryker att en möjlighet måste finnas att genom nya förhöjda avgifter förmå fordonsägaren att betala försäkringen. *FCF* framhåller dock att det i vissa fall kan vara omotiverat att fordonsägaren redan då han får föreläggandet om särskild försäkringsavgift, vilket kan vara det första meddelandet i saken som kommer till hans kännedom, skall vara skyldig att betala ytterligare en låt vara jämkad avgift. Enligt *FCF* framstår det vidare som skäligt att ny avgift inte tas ut, om den tidigare fastställda avgiften betalas innan ärendet i den delen övelämnas till kronofogdemyndighet för indrivning.

5.4 Delgivning

Remissinstanserna har i allmänhet inte framställt någon invändning mot arbetsgruppens förslag att meddelande om särskild försäkringsavgift skall sändas till fordonsägaren i vanligt lösbrev. *KO* ifrågasätter dock om inte meddelandet bör delges fordonsägaren. Enligt *länsåklagaren i Västmanlands län* bör delgivning ske enligt delgivningslagens bestämmelser, om försändelsen återkommer med påteckning av posttjänsteman att den är obeställbar.

Stark kritik riktas emellertid mot arbetsgruppens förslag när det gäller delgivning av föreläggande om särskild försäkringsavgift. Förslaget att föreläggandet från början sänds ut i rekommenderat brev med mottagningsbevis har visserligen föranlett påpekande endast från *länsstyrelsen i Örebro län* och *kronofogdemyndigheten i Örebro distrikt*, som anser att det i detta fall bör anges på försändelsen att den får utlämnas bara mot kvitto av adressaten personligen. Däremot framhåller flera remissinstanser att, om försändelsen inte löses ut, någon form av egentlig delgivning bör väljas framför utsändande av lösbrev.

RÅ betonar att den särskilda försäkringsavgiftens karaktär av delvis påföljd gör det angeläget att den som åläggs sådan avgift verkligen blir personligen delgiven ett föreläggande om avgiften innan exekutiva åtgärder kan komma i fråga. Det måste inte sällan inträffa fall där trafikförsäkring har tecknats och premien har betalats, trots att bilregistret på grund av felaktighet eller försummelse hos försäkringsanstalt eller myndighet inte innehåller uppgift därom. Enligt *RÅ* bör det inte få förekomma att den som har fullgjort sina skyldigheter och därefter har varit bortrest skall utan delgivning kunna åläggas en exigibel avgift.

Länsåklagaren i Västmanlands län anför att rättssäkerhetsintresset i detta fall måste tillmätas större betydelse än kostnadssynpunkten, i all synnerhet om föreläggandet om särskild försäkringsavgift skall kunna drivas in oavsett om talan förs mot föreläggandet eller ej. Föreläggandet bör därför delges enligt bestämmelserna i delgivningslagen (1970:428), om rekommenderad försändelse med föreläggandet återkommer med påteckning av posttjänsteman att den är obeställbar eller om försändelsen inte löses ut. Också *länsåklagaren i Jönköpings län* anser att arbetsgruppens förslag på denna punkt är otillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt samt förordar att föreläggandet om särskild försäkringsavgift delges fordonsägaren på samma sätt som gäller om delgivning av stämning i brottmål.

Liknande synpunkter anföras av *länsstyrelsen i Örebro län* och *kronofogdemyndigheten i Örebro distrikt*, som anser att stämningsmannadelgivning bör tillgripas när fordonsägaren inte löser ut rekommenderad försändelse med föreläggande om särskild försäkringsavgift. Länsstyrelsen tillägger som motivering för denna ståndpunkt att det många gånger kan röra sig om relativt stora belopp som skall påföras fordonsägaren. Vidare erinrar länsstyrelsen om hur adressuppgifterna i bilregistret har kommit till. Dessa

uppgifter hämtas från länsstyrelsens persondata, som i sin tur bygger på kyrkobokföringsadressen. Uppgifterna är ofta föråldrade. De fordonsägare som underlåter att betala sin trafikförsäkring är ofta allmänt slarviga personer, och de försummar inte sällan att anmäla adressförändringar till pastorsämbetet. Med hänsyn härtill kan det vara svårt att nå dem under den adress som har antecknats i bilregistret.

Inte heller *Sveriges advokatsamfund* anser att bilregistrets adressuppgifter kan antas vara helt tillförlitliga. På grund härav och även med hänsyn till att felaktigheter kan förekomma under själva postgången kan det inte undvikas att åtskilliga försändelser kommer på avvägar. Eftersom ett föreläggande om särskild försäkringsavgift i många fall konstituerar en skyldighet för den enskilde att – i synnerhet när det gäller de högre premieklasserna – utge ganska betydande belopp, anser samfundet att skälen för personlig delgivning av dessa förelägganden är lika starka som i fråga om delgivning av stämning i tvistemål resp. ansökan om lagsökning eller betalningsföreläggande.

Också *Motorbranschens riksförbund*, *KAK* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund* förordar att de regler som gäller om delgivning av ansökan om lagsökning eller betalningsföreläggande tillämpas beträffande föreläggande om särskild försäkringsavgift. *Motormännens riksförbund* uttalar sig i liknande riktning.

Kammarkollegiet, som enligt avskrivningskungörelsen (1965:921) utgör bevakningsmyndighet för flertalet av statens civila fordringar, framhåller att det förfarande som tillämpas beträffande dessa fordringar garanterar att gäldenären är underrättad om kravet innan utmätning äger rum genom kronofogde. Detta förfarande skiljer sig alltså från det av arbetsgruppen föreslagna systemet, som ju innebär att kronofogden kan erhålla föreläggande om särskild försäkringsavgift för indrivning utan att fordonsägaren känner till kravet. Denne har inte möjlighet att utan vidare påminnelse betala försäkringspremien utan måste vidkännas de kostnader som följer med den särskilda försäkringsavgiften. Fordonsägaren kan inte heller undgå kostnaderna för indrivning genom kronofogden. Samma konsekvenser kan också uppkomma på grund av felaktigheter i bilregistret. Om personlig delgivning inte skulle krävas, uppstår alltså risk för rättsförluster. De möjligheter till rättelse, besvär och återupptagande som arbetsgruppen har föreslagit synes inte kunna eliminera denna risk. Kammarkollegiet ifrågasätter därför om inte föreläggande om särskild försäkringsavgift bör personligen delges fordonsägaren innan det sänds till kronofogden för indrivning. Ett sådant förfarande kan givetvis innebära vissa merkostnader och viss extra omgång. Dessa olägenheter bör man dock enligt kollegiets mening finna sig i.

5.5 Rättelsemedel

5.5.1 Rättelse

Arbetsgruppens förslag att möjlighet bör finnas till rättelse genom länsstyrelsens eller trafiksäkerhetsverkets försorg har i allmänhet lämnats utan erinran av remissinstanserna. *Svea hovrätt* erinrar dock om att hovrätten i annat sammanhang ställt sig starkt kritisk mot ett av lagberedningen i betänkandet (SOU 1973:22) Utsökningsbalk framlagt förslag till vidgade möjligheter för kronofogdemyndighet att själv rätta sina beslut.

Vidare framhåller *Sveriges advokatsamfund* att arbetsgruppen borde närmare ha övervägt vilka rutiner som fordras för att rättelse skall kunna genomföras snabbt och utan administrativt krångel. Samfundet frågar sig om det skall ankomma på myndigheten att begära besked från det försäkringsbolag som fordonsägaren på svarskortet uppgett sig ha trafikförsäkring hos. Vidare ifrågasätter samfundet vilken utredning som skall göras, om fordonsägaren påstår exempelvis att han har överlåtit eller avställt sitt fordon och att han har avsänt vederbörlig anmälan härom utan att detta har registrerats i bilregistret.

5.5.2 Besvär

Flera remissinstanser betonar att en möjlighet måste finnas till överklagande av felaktiga beslut om påförande av särskild försäkringsavgift. Det av arbetsgruppen föreslagna besvärsinstitutet godtas därvid allmänt. *Bilregisternämnden* ifrågasätter emellertid om inte en ytterligare administrativ förenkling skulle kunna nås genom en tillämpning av den ordning som är genomförd beträffande all vägtrafikskatteuppbörd. I enlighet härmed skulle den särskilda försäkringsavgiften efter ett antal påminnelser kunna påföras genom automatisk databehandling. Om fordonsägaren anser att försäkringsavgift oriktigt har påförts honom, skulle han kunna påkalla beslut hos länsstyrelse. Påkallas inte beslut inom viss tid, skulle den automatiska påföringen vinna laga kraft och den särskilda försäkringsavgiften därmed kunna lämnas till indrivning om den inte är betald. Bilregisternämnden tillägger att i de fall fordonsägare har invändningar mot avgiften torde dessa inte sällan gå ut på att uppgifterna i bilregistret är felaktiga. Möjligheten att påkalla beslut hos länsstyrelse har därför också den fördelen att samma myndighet som har att utreda och besluta om innehållet i de registrerade uppgifterna prövar försäkringsavgiften.

Även andra remissinstanser ifrågasätter om inte länsstyrelse bör vara besvärsmyndighet med kammarrätt som överprövningsinstans. En sådan ordning motiveras av *länsstyrelsen i Örebro län* med att det skulle bli alltför tungarbetat och osmidigt med kammarrätten som enda besvärsinstans, medan *försäkringsrättskommittén* anser att hänsyn till rättssäkerhetsintresset krä-

ver att ärenden av aktuellt slag normalt kan prövas av två instanser. *Länsåklagaren i Jönköpings län* hänvisar för sin del till den ordning som gäller enligt 4 § lagen (1971:52) om skatterätt, fastighetstaxeringsrätt och länsrätt.

5.5.3 Återupptagande

Remissinstanserna godtar överlag att en möjlighet till återupptagande skall finnas sedan ett föreläggande om särskild försäkringsavgift har vunnit laga kraft.

5.6 Betalningsskyldighet och indrivning

Arbetsgruppens förslag att besvär över föreläggande om särskild försäkringsavgift inte skall utgöra hinder för indrivning tillstyrks eller lämnas utan erinran av praktiskt taget samtliga remissinstanser. *RÅ* framhåller att det för effektivitetens skull är lämpligt att avgiften på ett jämförelsevis tidigt stadium är direkt utmättningsbar utan hinder av förd klagan. Trafikförsäkringssystemets i stor utsträckning offentlighetsrättsliga karaktär gör enligt *RÅ* en jämförelse med skattesystemet naturlig i detta hänseende: *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att en regel om att besvär inte stoppar indrivningsförfarandet ej är oskälig. Enligt länsstyrelsens mening torde en sådan regel vara ett starkt verkande medel i strävandena att bygga upp ett system där fordonsägaren inte genom obefogade besvär kan rubba effektiviteten. Enligt *riksskatteverket* möter förslaget i denna del inte heller någon invändning från indrivningssynpunkt.

Länsåklagaren i Kristianstads län kan emellertid inte acceptera att indrivning skall kunna ske även om besvär anförts över föreläggandet av särskild försäkringsavgift. Lämpligheten av att besvär inte skall tillerkännas stoppningseffekt ifrågasätts även av *KAK* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund*, som framhåller att det inte synes föreligga något särskilt skäl för att frångå den allmänna principen om att besvär medför anstånd med straffverkställighet.

Vidare påpekas från några håll att besvärsmyndigheten bör kunna besluta om inhibition när det är påkallat. *FCF* finner det naturligt att besvärsmyndigheten ges en sådan möjlighet. *Länsåklagaren i Jönköpings län* åberopar 28 § förvaltningslagen (1971:290) till stöd för en sådan lösning. *Sveriges advokatsamfund* förordar att överprövningsmyndigheten – i likhet med vad som gäller vid tredskodom av allmän domstol – får befogenhet att besluta om inhibition såväl ex officio som på yrkande därom samt framhåller att en sådan möjlighet ter sig så mycket mera önskvärd, om arbetsgruppens förslag till förenklade delgivningsformer skulle godtas. Också *riksskatteverket* och *Föreningen Sveriges kronofogdar* anser att arbetsgruppen borde ha behandlat frågan om anstånd med betalning av den särskilda försäkringsavgiften sedan besvär anförts över avgiften.

Arbetsgruppens förslag att den särskilda försäkringsavgiften skall kunna drivas in genom införsel tillstyrks av *länsåklagaren i Jönköpings län* samt *länsstyrelsen i Örebro län* och *kronofogdemyndigheten i Örebro distrikt*. Förslaget lämnas utan erinran av flertalet övriga remissinstanser. *Riksskatteverket* anser dock att förutsättningar f. n. saknas att ta ut avgiften genom införsel, bl. a. med hänsyn till den i avgiften ingående enskilda delen. Inte heller *Sveriges advokatsamfund* delar arbetsgruppens mening att indrivningen av trafikförsäkringsavgifter bör tilldelas ett sådant försteg framför övriga icke införselberättigade fordringar. Enligt samfundet torde utmätning i avlöning kunna anses tillfyllest, i den mån inte andra tillgångar står till buds för utmätning. *Motormännens riksförbund* framhåller att arbetsgruppens förslag om införsel inte ligger i linje med den föreslagna avkriminaliseringen på detta område. Enligt *JK* har arbetsgruppen inte ägnat frågan huruvida införsel bör få ske den uppmärksamhet som problemet förtjänar.

6 Trafiksäkerhetsverkets promemoria

I promemorian framhålls inledningsvis att statistiken tyder på att antalet oförsäkrade fordon som används är relativt litet, bortsett från den grupp som är oförsäkrade mycket kort tid eller endast skenbart är oförsäkrade. Med en viss generalisering torde de oförsäkrade fordonen kunna delas in i två grupper. En stor grupp består av fordon där försäkringsfrågan snabbt och enkelt kan lösas genom kontakt med fordonsägarna. Dessa fordon torde relativt ofta vara i bruk. En liten grupp består av fordon för vilka försäkring aldrig tecknas eller som endast tillfälligt försäkras i samband med kontrollåtgärder. Mot dessa fordonsägare torde nuvarande sanktionsformer vara ineffektiva. En okänd andel av dessa fordon brukas i trafik.

Problemet med oförsäkrade fordon i trafiken är därför trots allt relativt begränsat. Vid utformningen av ett sanktionssystem bör hänsyn tas i möjligaste mån till båda de nämnda grupperna. Mer konkret innebär detta att man bör sträva efter ett kontroll- och sanktionssystem som i inledningsförfarandet är relativt mjukt utformat men som – sedan de ouppslättliga fallen silats bort – tillhandahåller kraftfulla metoder för den grupp som då återstår.

Den första principen till grund för en annan utformning av trafikförsäkringskontrollen än den nuvarande är att det inte skall vara möjligt att mer eller mindre ofrivilligt hamna i den situationen att ens fordon är oförsäkrat. Detta innebär att försäkringsplikten bör få en något annorlunda detaljutformning. F. n. kan ett avtal om trafikförsäkring i princip sägas upp när som helst av endera avtalsparten. Den enda inskränkningen ligger i att avtalet inte upphör förrän 30 dagar efter uppsägning från försäkringsanstalt (avanmälan). I ett nytt system borde försäkringsplikten och därmed försäkringsavtalen i stället utformas som ett verkligt obligatorium, dvs. försäkringsavtal skall inte kunna upphöra förrän försäkringsplikten upphört. Giltigt skäl skulle endast vara överlåtelse av fordonet, avställning, avre-

gistrering eller ny försäkring hos annat försäkringsbolag. Genom en sådan ordning skulle största delen nu uppkommande fall av oförsäkrade fordon aldrig uppstå – inte ens kunna uppstå. I stället skulle givetvis i viss utsträckning uppkomma problem med premiebetalning och registreringsärenden.

För att få garantier för att trafikförsäkring alltid finns skulle det enligt promemorian också vara nödvändigt att säkerställa att försäkring tecknas i samband med att försäkringsplikt uppstår. I fråga om nya fordon och fordon som skall tas i bruk efter avställning kan detta ordnas genom att ansökan om registrering/påställning godkänns först när bevis om trafikförsäkring lämnas in. Svårare att kontrollera är försäkringsplikten i fall då fordon överläts till ny ägare. Det är meningslöst att kräva bevis om trafikförsäkring för att godkänna anmälan om ägarbyte, eftersom man därigenom inte kan förhindra brukande av fordonet. Tvärtom skulle en sådan regel försämra aktualiteten i bilregistret.

Med de regler som gäller i dag inträder trafikförsäkringsföreningen för fordon som är oförsäkrade – dock först när ett skadefall inträffar. Det kan därför inte vara orimligt att behandla ett fordon, för vilket försäkring inte har tecknats vid ägarbyte, som försäkrat hos föreningen med skyldighet för fordonsägaren att betala premie dit. Detta betraktelsesätt bör även kunna genomföras inom den administrativa övervakningen, dvs. föreningen antecknas som försäkringsgivare i bilregistret. Rutinen skulle alltså vara att, om bevis om tecknad trafikförsäkring inte lämnats in inom en vecka från dagen för ägarbyte, fordonet anses försäkrat hos trafikförsäkringsföreningen och meddelande därom skickas från trafiksäkerhetsverket till föreningen.

Enligt den beskrivna ordningen skulle varje försäkringspliktigt och registrerat fordon alltid vara försäkrat. Någon offentligrättslig sanktion mot oförsäkrade fordon skulle därmed inte behövas. Genom bättre information borde vara möjligt att lära fordonsägarna spelreglerna. Någon större skillnad mot nuvarande regler skulle det inte bli fråga om, och dessutom skulle tillkomma starkare ekonomiska skäl att t. ex. anmäla försäljning eller att begära avställning för fordon som t. v. inte skall användas.

I stället för problem med oförsäkrade fordon skulle dock i någon utsträckning uppstå problem med premiebetalning för gällande försäkringsavtal. Antalet fall där premie inte betalas bör dock rimligtvis bli avsevärt mindre än det antal fordon som i dag är oförsäkrade. I vart fall bör detta gälla om försäkringsbolagen bistår fordonsägarna med upplysningar om vad som fordras för att försäkringsavtal skall kunna upphöra.

En annan princip för den här föreslagna utformningen av trafikförsäkringskontrollen är enligt promemorian att premier för gällande avtal måste kunna krävas in. I och för sig har försäkringsanstalterna möjlighet till detta redan nu genom att ansöka om betalningsföreläggande mot den som inte betalar frivilligt. Här kan dock diskuteras olika vägar för att effektivisera indrivningsförfarandet. För försäkringsbolagen och trafikförsäkringsför-

eningen skulle förenklingar kunna göras om premierna vore omedelbart exigibla. Vissa rationaliseringsvinster torde också kunna göras om indrivningsuppgifterna samlades genom exempelvis trafikförsäkringsföreningen. För kronofogdemyndigheterna är enskilda mål grundade på betalningsförelägganden relativt betungande. Avsevärt effektivare är hanteringen av allmänna mål (typ skatter), särskilt om införsel får användas.

Ett så effektivt förfarande att alla mål leder till full betalning kan emellertid knappast uppnås. I allmänna mål hos kronofogdemyndigheterna avskrivs i genomsnitt 25–30 % av restfört belopp. Därför torde behövas någon möjlighet att mer definitivt avsluta ärenden där försäkringsplikten kvarstår men påförda premier inte betalas.

Som förut förordats skall det inte vara möjligt för försäkringsbolag att säga upp försäkringsavtal på grund av bristande betalning. Skälet härför är att så länge ett fordon brukas måste det finnas någon som ansvarar för skador i följd av trafik med fordonet. Detta leder till att det enda slutgiltiga sättet att lösa problemet med bristande betalning är att förhindra brukandet. I och för sig finns andra möjligheter såsom vite eller bötesstraff, men – bortsett från en eventuell preventiv verkan – finns inte nämnvärt större möjligheter att göra sådana sanktioner effektivare än indrivning av premiefordran. Som tidigare nämnts torde de oförsäkrade fordonen kunna delas upp i två grupper, i stort sett efter en gräns mellan fordonsägare med eller utan uppsåt att underlåta försäkringsplikten. Under förutsättning att det i promemorian beskrivna systemet leder till en effektiv sällning mellan grupperna skulle det vara motiverat med relativt hårda åtgärder i syfte att förhindra brukande av fordon som ägaren vägrar att betala trafikförsäkringspremie för. En förutsättning måste då vara att åtgärder med indrivning prövats under viss tid men inte lett till resultat. I promemorian redovisas inte något färdigt förslag beträffande de slutliga åtgärder som sedan skulle sättas in. Det förordas dock att dessa åtgärder inriktas på fordonet eftersom detta utgör en sorts "hjälpmedel vid brott". Alternativ som kan diskuteras är t. ex. brukandeförbud, obligatorisk avställning, utmätning av fordonet eller – mest drastiskt – förverkande av fordonet. För det fall fordonsägaren inte har kunnat nås under det föregående förfarandet bör även kunna diskuteras en möjlighet att försäkringsavtalet får sägas upp. Därvid skulle försäkringsavtalet flyttas över på trafikförsäkringsföreningen, men inga vidare åtgärder vidtas. En nödvändig förutsättning är i så fall att fordonsägaren har sökts genom delgivning.

Sammanfattningsvis innebär promemorian att försäkringsavtal inte skall kunna sägas upp förrän giltigt skäl därtill finns. Som sådant skall inte räknas utebliven premiebetalning. Övervakningen av försäkringsplikten blir då närmast en fråga om att kräva in försäkringspremierna. Indrivningen bör i princip försäkringsbolagen själva svara för, eventuellt med hjälp av trafikförsäkringsföreningen när förfarandet nått så långt att indrivningsåtgärder

måste vidtas. Beträffande fordon där trafikförsäkring aldrig tecknats skall föreningen träda in som försäkringsgivare. I sista hand bör finnas möjlighet att ingripa med hårdare sanktion. Först i det skedet skulle alltså offentligrättsliga sanktioner behöva användas.

I promemorian framhålls slutligen att det föreslagna systemet i viss mån är beroende av att fordonsägarna känner till – och följer – registreringsbestämmelserna. Det administrativa förfarandet bör emellertid kunna byggas upp så att fordonsägaren alltid vänder sig till länsstyrelsen i sina fordonsärenden. På grundval av uppgifter i bilregistret kan sedan uppgifter lämnas till försäkringsbolagen och avtal avslutas eller hållas vilande. På sikt finns härigenom bättre möjligheter att uppföstra fordonsägarna i aktuella avseenden än som nu står till buds.

7 Föredraganden

När någon tillfogas skada i trafiken har han i allmänhet en gynnsam ställning i ersättningshänseende. Enligt trafikskadelagen (1975:1410), som trädde i kraft den 1 juli 1976 (ändrad senast 1976:358), utgår full ersättning för alla personskador som uppkommer i följd av trafik med motorfordon, oberoende av om någon kan anses vållande till skadan eller ej. Detsamma gäller i fråga om sakskador som vid en trafikolycka tillfogas utomstående tredje man, dvs. framför allt fotgängare och cyklister. Ersättningen till den skadelidande utgår ur en särskild försäkring, s. k. trafikförsäkring, som varje fordonsägare är skyldig att ha för sitt fordon. Men även om trafikförsäkring skulle saknas i ett visst fall får den skadelidande sin ersättning. Då svarar nämligen samtliga försäkringsanstalter, som har tillstånd att meddela trafikförsäkring, solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits. Ersättningen utges i detta fall av trafikförsäkringsföreningen, som är ett gemensamt organ för trafikförsäkringsanstalterna.

Från de skadelidandes synpunkt är det alltså av underordnad betydelse, om fordonsägarna fullgör sin skyldighet att ha sina fordon trafikförsäkrade. Däremot har de fordonsägare som lojalt har tagit trafikförsäkring ett starkt intresse av att reglerna om trafikförsäkringsplikten inte åsidosätts av andra fordonsägare. Detta är en förutsättning för att de kostnader som uppkommer vid trafikskador skall kunna fördelas mellan fordonsägarna på ett rättvist sätt. Om vissa fordonsägare som i och för sig omfattas av trafikförsäkringsplikten åsidosätter sin skyldighet, innebär det att kostnaderna för de skador som deras fordon kan komma att orsaka slås ut på de lojala försäkringstagarna. Dessa tvingas därigenom att betala högre trafikförsäkringspremier än de annars hade behövt göra.

Genom det datamaskinella bilregister som infördes år 1973 har förutseendeförmågan för en fortlöpande och effektiv kontroll av trafikförsäkringarna beträffande fordonsbeståndet i landet. Datatekniken har också kunnat utnyttjas för påminnelser till fordonsägarna och för rapportering om

oförsäkrade fordon till berörda myndigheter. Antalet oförsäkrade fordon, som tidvis har varit mycket stort, har härigenom kunnat nedbringas avsevärt. De oförsäkrade fordonen utgör emellertid fortfarande ett betydande problem. Enligt uppgifter i bilregistret uppgår antalet oförsäkrade fordon f. n. till bortåt 70 000, och registreringsmyndigheterna handlägger årligen ca 250 000 ärenden om sådana fordon. Trafikförsäkringsföreningen fick förra året anmälan om drygt 1 900 skador som hade orsakats av oförsäkrade fordon, och föreningen betalade ut 6,7 milj. kr. i ersättning för sådana skador.

Samtidigt med det nya bilregistret infördes även ett system med ett särskilt kontrollmärke som utfärdas en gång om året för varje fordon som är beskattat, trafikförsäkrat och besiktigat. När det gäller kontrollen av trafikförsäkringsplikts fullgörande är detta system dock inte effektivt. Kontrollmärkets giltighetstid har nämligen – till skillnad från vad som är fallet beträffande fordonsskatt och kontrollbesiktning – inte samordnats med den tid för vilken fordonets trafikförsäkring gäller. En sådan samordning har inte kunnat genomföras med hänsyn bl. a. till att försäkringen följer fordonets ägare och inte – som t. ex. fordonsskatten – själva fordonet. Kontrollmärket utvisar alltså bara att trafikförsäkring gällde vid den tidpunkt då märket utfärdades. Om försäkringen upphör under märkets giltighetstid på grund av bristande premiebetalning e. d. eller om fordonet överläts till ny ägare som inte själv tecknar försäkring, inverkar detta inte på fordonsägarens möjligheter att ha kontrollmärket kvar på sitt fordon. Undersökningar visar också att 40–50 % av hela antalet oförsäkrade fordon, dvs. f. n. drygt 30 000, har giltigt kontrollmärke.

Den som inte fullgör sin skyldighet att ha sitt fordon trafikförsäkrat kan enligt trafikskadelagen straffas med böter. Han kan också föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt. Motsvarande sanktionssystem gällde enligt de tidigare reglerna om trafikförsäkring.

Frågan om en reformering av det sanktionssystem som tillämpas när trafikförsäkringsplikten åsidosätts har behandlats i olika lagstiftningssammanhang, bl. a. vid tillkomsten av trafikskadelagen. Ett förslag som diskuterats har varit att den försumlige fordonsägaren skulle vid sidan av ett bötesstraff åläggas en särskild straffavgift motsvarande den undandragna försäkringspremien. Detta förslag har dock inte lett till lagstiftning. I samband med att trafikskadelagen infördes uttalades att frågan om vilka påföljder m. m. som bör gälla för försummelse att fullgöra trafikförsäkringsplikten fick tas upp i sin helhet i ett senare sammanhang (prop. 1975/76:15 s. 93).

Problemet med de oförsäkrade fordonen har sedan länge varit föremål för särskild uppmärksamhet också bland berörda myndigheter och andra intressenter på trafikförsäkringsområdet. År 1973 tillsatte försäkringsinspektionen i samråd med dåvarande bilregisternämnden, trafikförsäkringsanstalterna och trafikförsäkringsföreningen en arbetsgrupp för att överväga frågan. Arbetsgruppen avlämnade i oktober 1974 en rapport rörande oförsäkrade fordon med förslag till ett nytt påföljdssystem. Rapporten har av försäk-

ringsinspektionen överlämnats till justitiedepartementet och därefter remissbehandlats.

Enligt arbetsgruppens förslag skall de nuvarande påföljderna för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten i fråga om fordon som är registrerade och inte är avställda ersättas av en offentligrättslig avgift, benämnd särskild försäkringsavgift. Avsikten är att detta nya avgiftssystem skall anknytas till bilregistret och alltså baseras på automatisk databehandling. Avgiftssystemet skall administreras av trafiksäkerhetsverket, som därigenom tar över arbetet med påföljdsfrågorna vid överträdelse av reglerna om trafikförsäkringsplikten. Avgifterna föreslås bli omedelbart exigibla och kunna tas ut genom införsel. Av avgifterna skall en viss del tillfalla staten för att täcka dess kostnader för administrationen av avgiftssystemet och för att utgöra ett slags straffavgift. Återstoden av avgifterna skall tillfalla trafikförsäkringsföreningen för att täcka försäkringsrisken och föreningens administrativa kostnader under den period fordonet är oförsäkrat. I fall då försäkring har funnits men senare har upphört på grund av att premie inte har erlagts skall avgifterna täcka även förlusten av denna premie.

Arbetsgruppens förslag har i sina huvuddrag tillstyrkts av praktiskt taget samtliga remissinstanser. Dessa betonar allmänt att den nuvarande situationen inte är tillfredsställande och att det datamaskinella bilregistrets möjligheter bör utnyttjas för att åstadkomma ett effektivare sanktionssystem än det nuvarande. Enligt några remissinstanser bör det dock utredas närmare om inte en effektivisering går att åstadkomma redan inom ramen för det påföljdssystem som gäller i dag. Från flera håll påpekas att rättssäkerhetsaspekterna måste beaktas vid utformningen av ett påföljdssystem där avgifter tas ut i administrativ ordning. När det gäller avgifternas fördelning förordar ett par remissinstanser att den del som enligt förslaget skall tillfalla statsverket används till finansiering av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, medan andra remissinstanser menar att även denna del bör tillfalla trafikförsäkringsföreningen.

Sedan remissbehandlingen av arbetsgruppens förslag avslutats har trafiksäkerhetsverket till justitiedepartementet överlämnat en den 28 april 1977 dagtecknad promemoria med vissa förslag till ändrade sanktionsformer i fråga om oförsäkrade fordon. I promemorian framhålls att man vid utformningen av ett sanktionssystem i möjligaste mån bör ta hänsyn till att de oförsäkrade fordonen består dels av en stor grupp fordon beträffande vilken försäkringsfrågan snabbt och enkelt kan lösas genom kontakt med fordonsägarna, dels av en liten grupp fordon beträffande vilken försäkring aldrig tecknas eller tecknas endast tillfälligt i samband med kontrollåtgärder. Enligt promemorian bör man därför sträva efter ett kontroll- och sanktionssystem som i inledningsförfarandet är relativt mjukt men som – sedan de ouppsåtliga fallen har gallrats bort – tillhandahåller kraftfulla metoder för den grupp som återstår. Med hänsyn härtill föreslås i promemorian att avtal om trafikförsäkring inte skall få sägas upp förrän giltigt skäl föreligger.

Som sådant skäl skall inte räknas utebliven premiebetalning. Beträffande fordon för vilka ägaren inte har tecknat trafikförsäkring bör enligt promemorian trafikförsäkringsföreningen betraktas som försäkringsgivare med verkan att fordonsägaren blir skyldig att betala premie till föreningen.

Under lagstiftningsärendets beredning i justitiedepartementet har överläggningar hållits med företrädare för försäkringsbranschen, vissa motororganisationer och berörda statliga myndigheter.

För egen del vill jag till en början understryka vikten av att trafikförsäkringsplikten iakttas. Trots att övervakningen av denna skyldighet har kunnat intensifieras på senare tid med hjälp av det datamaskinella bilregistret brister det fortfarande märkbart i efterlevnaden av trafikförsäkringsreglerna. Det är alltså tydligt att man måste tillgripa andra metoder än dem som hittills har prövats för att komma till rätta med det problem som de oförsäkrade fordonen utgör. I fortsättningen kommer jag till en början att uppehålla mig vid frågan om lämpliga åtgärder när det gäller fordon som är registrerade och inte är avställda.

Ett sätt att angripa detta problem, som vid något tillfälle har föreslagits i den allmänna debatten, skulle vara att lägga om det nuvarande trafikförsäkringssystemet så att trafikförsäkringen i fortsättningen kom att följa det försäkringspliktiga fordonet i stället för att knytas till fordonets ägare. Genom en sådan omläggning skulle det bli möjligt att samordna indrivningen av premierna med den årliga uppbörden av fordonsskatten. Detta skulle givetvis leda till ett effektivare indrivningsförfarande än det nuvarande. Samtidigt skulle man få garantier för att den som förvärvar ett fordon har trafikförsäkring för fordonet redan från början.

Mot en omläggning av trafikförsäkringssystemet av denna innebörd kan emellertid riktas flera invändningar. Först och främst skulle omläggningen uppenbarligen medföra att försäkringspremierna i fortsättningen inte kunde fastställas efter ett bonussystem som gynnar den som inte utnyttjar sin försäkring. Visserligen skulle bonussystemet kunna ersättas med ett självrisksystem med liknande verkningar, men detta skulle medföra avsevärda komplikationer. Vid tillkomsten av trafikskadelagen framkom också en stark opinion för att behålla ett bonussystem av hävdvunnet slag. Redan detta talar starkt mot den lösning som nu har berörts.

Det ter sig vidare diskutabelt med en ordning där staten tar över försäkringsanstaltarnas uppgift att driva in trafikförsäkringspremierna samtidigt som man behåller systemet med att trafikförsäkringar tecknas hos enskilda försäkringsbolag. Helt allmänt synes det främmande att staten på sådant sätt skulle medverka till att driva in fordringar åt privata organ. En sådan ordning skulle också medföra administrativa komplikationer när det gäller redovisningen av premierna till försäkringsanstalterna. Härtill kommer att trafikförsäkringen ofta ingår i den samlade försäkringslösning som motorfordonsförsäkringen utgör. Att låta trafikförsäkringspremierna betalas på annat sätt än de premier som utgår för övriga moment i motorfordonsför-

säkringen (t. ex. vagnskadeförsäkring) skulle kunna innebära ökade kostnader och olägenheter för både försäkringsbolagen och de enskilda fordonsägarna.

Att samordna indrivningen av trafikförsäkringspremierna med uppbörden av fordonsskatten skulle alltså knappast medföra några påtagliga fördelar, om inte staten samtidigt tog över hela den försäkringsverksamhet på trafikskadeområdet som f. n. bedrivs av de enskilda trafikförsäkringsanstalterna. Det skulle bl. a. innebära att ett statligt organ fick svara för skaderegleringen. Ett sådant statligt övertagande bör emellertid inte komma i fråga.

Ett annat förslag, som ofta återkommer i diskussionen om de oförsäkrade fordonen, går ut på att trafikförsäkringens giltighetsperiod bör samordnas med den tid för vilken kontrollmärke utfärdas för fordonet. Tanken bakom detta förslag är att kontrollmärkessystemet därigenom skulle kunna utnyttjas på ett bättre sätt än nu vid kontrollen av att fordonet är trafikförsäkrat. Bortsett från att det kan bli tekniskt komplicerat att genomföra förslaget har jag emellertid svårt att se några direkta fördelar med en sådan omläggning av det nuvarande trafikförsäkringssystemet. Alla uppgifter som behövs för att kontrollera, att den som äger ett registrerat fordon fullgör sin trafikförsäkringsplikt, finns nämligen lätt tillgängliga redan i det datamaskinella bilregistret. Därvid är att märka att denna skyldighet föreligger oberoende av om fordonet används eller inte.

Jag kan alltså inte finna att det skulle vara lämpligt att lösa problemet med de oförsäkrade fordonen genom att lägga om det nuvarande trafikförsäkringssystemet på något av de sätt som nu har berörts. Enligt min mening bör man därför söka sig fram på andra vägar. Innan jag går närmare in på spørsmålet om vilken lösning som bör väljas för att upprätthålla försäkringsplikten vill jag dock först ta upp en fråga som har samband härmed, nämligen hur man kan säkerställa att den som har tagit trafikförsäkring också betalar premierna för försäkringen.

Skyldigheten att betala trafikförsäkringspremier följer av försäkringsavtalet. Även om försäkringsbolagen har rättsliga möjligheter att driva in de premier som inte betalas godvilligt, torde de dock hittills endast mera sällan ha utnyttjat dessa möjligheter.

Om en del fordonsägare som i och för sig har fullgjort sin försäkringsplikt genom att teckna trafikförsäkring undgår att betala premierna för försäkringen, förfelas i viss mån syftet med trafikförsäkringsreglerna. För de försäkringstagare som lojalt betalar sina premier blir resultatet detsamma som om de försumliga premiebetalarna inte hade tagit någon försäkring. Det finns dock inte någon anledning att, som arbetsgruppen synes ha varit inne på, effektivisera indrivningen av obetalda premier genom att låta staten till en del ombesörja denna uppgift för försäkringsbolagens räkning. Som jag förut har sagt bör inte staten i sådan ordning medverka till att driva in fordringar åt privata organ. Liksom hittills bör det alltså ankomma på

försäkringsbolagen att svara för inkasseringen av de premier som har förfallit till betalning. Av vad jag nyss har anfört framgår emellertid att det är angeläget att dessa krav verkligen fullföljs så långt det är ekonomiskt försvarbart. Erfarenheterna från ett försäkringsbolag, som sedan länge har tillämpat särskilda efterkravsrutiner för att få in obetalda premier, visar också att redan ganska enkla åtgärder kan ge förhållandevis goda resultat.

Frågan om lämpliga åtgärder för att förhindra s. k. premiesmitning i trafikförsäkringssystemet har diskuterats vid de överläggningar som justitiedepartementet har hållit med bl. a. trafikförsäkringsbolagen. Dessa har där efter nyligen enats om att införa ett centralt system för att infordra obetalda trafikförsäkringspremier. Avsikten är att detta system skall administreras av trafikförsäkringsföreningen med utnyttjande av bilregistrets datamaskinella resurser. Ett sådant system skulle – under förutsättning av datainspektionens tillstånd – kunna genomföras inom det närmaste året.

Med hänsyn härtill synes frågan om betalningen av trafikförsäkringspremierna kunna få en tillfredsställande lösning. Kvar står då problemet med de fordonsägare som helt underlåter att hålla trafikförsäkring. Någon skyldighet finns f. n. inte att betala ersättning för det ansvar trafikförsäkringsföreningen står medan ett fordon är oförsäkrat. Föreningen kan visserligen med stöd av trafikskadelagen ta ut ett visst självriskbelopp av den försumlige fordonsägaren i fall då trafikskadeersättning har betalats ut. Denna möjlighet att kräva ut självriskbelopp går emellertid inte längre än motsvarande möjlighet för trafikförsäkringsanstalterna att vända sig med krav mot lojala försäkringstagare. Man har alltså f. n. enbart det straffrättsliga sanktionssystemet att lita till, om man vill hindra fordonsägare från att göra en obehörig vinst genom att inte ha trafikförsäkring. Erfarenheterna visar emellertid, som jag tidigare har antytt, att detta system inte fungerar tillräckligt effektivt. Ofta hinner de rättsvårdande organen inte utreda och lagföra förseelser mot trafikförsäkringsplikten innan dessa har preskriberats. I andra fall läggs utredningen ned sedan ägaren sent omsider har tecknat försäkring. Och om en fordonsägare bötfälls för brott mot reglerna om trafikförsäkringsplikten, understiger böterna ofta de premier som han skulle ha fått betala om han i stället hade haft trafikförsäkring.

Det är naturligtvis möjligt att genom en straffskärpning markera den vikt samhället fäster vid att reglerna om trafikförsäkringsplikten efterlevs. Enbart en sådan åtgärd skulle emellertid knappast leda till några påtagliga förbättringar jämfört med dagens läge. Av vad jag nyss har sagt framgår att den för att få avsedd effekt måste kombineras med betydande förstärkningar av framför allt polisens men även åklagarnas och domstolarnas möjligheter att snabbt och effektivt handlägga ärenden om överträdelse av trafikförsäkringsreglerna. En inte obetydlig del av rättsväsendets resurser skulle alltså behöva avdelas för att utreda och lagföra dessa i ett större sammanhang sett mindre allvarliga gärningar. En sådan utveckling är inte förenlig med strävandena under senare år att i ökad utsträckning koncentrera

de rättsvårdande organens verksamhet till den allvarigare brottsligheten. Som jag har anfört i årets budgetproposition (prop. 1976/77:100 bil. 4 s. 3) framstår det inte minst mot denna bakgrund som nödvändigt att förlöpande pröva i vad mån det finns förutsättningar att undanta vissa förseelser från det kriminaliserade området eller att på annat sätt begränsa de straffrättsliga ingripandena.

En annan rättspolitisk utvecklingslinje, som till stor del löper parallellt med den nyss beskrivna, är att helt eller delvis ersätta straffrättsliga påföljder med avgifter och andra former av sanktioner som inte har straffrättslig karaktär. Som exempel på sådana avgifter kan nämnas överlastavgifter enligt lagen (1972:435) om överlastavgift (ändrad senast 1975:1413), varselavgifter enligt lagen (1974:13) om vissa anställningsfrämjande åtgärder (ändrad senast 1975:743), felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (ändrad 1976:1124) och byggnadsavgifter enligt lagen (1976:666) om påföljder och ingripanden vid olovligt byggande m. m. Dessa avgifter är alla av offentligrättslig art. Exempel finns emellertid även på att straffrättsliga sanktioner i viss utsträckning har fått träda tillbaka för privaträttsliga avgifter. Jag kan här peka på de avgifter som kan utgå enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik.

Arbetsgruppens förslag till ett offentligrättsligt avgiftssystem på trafikförsäkringsområdet ligger i linje med denna utveckling. Enligt min mening har ett avgiftssystem också klara fördelar när det gäller överträdelser av reglerna om trafikförsäkringsplikten. Det rör sig ju i detta fall om förseelser som i allmänhet kan konstateras utan någon ingående utredning och där ett naturligt underlag för att beräkna avgiften finns i de försäkringspremier som fordonsägarna kan komma undan genom att inte ta trafikförsäkring. Genom att utnyttja det datamaskinella bilregistrets möjligheter vid påförande av avgifterna bör man även kunna uppnå avsevärda administrativa förenklingar. Särskilt om avgifterna görs omedelbart exigibla och införselbara, får man otvivelaktigt ett mycket effektivt medel för att förmå fordonsägarna att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt.

Som trafiksäkerhetsverket har framhållit bör emellertid beaktas att försummelsen att hålla trafikförsäkring inte alltid behöver innebära ett medvetet försök att undandra sig premierna för denna försäkring. Tvärtom torde försummelsen ofta bero på slarv e. d. Många försummelser brukar vidare pågå endast en kortare tid. I dessa fall är det inte nödvändigt eller ens lämpligt med några mera ingripande sanktioner. Hänsyn måste även tas till att det i det föreslagna avgiftssystemet kan inträffa att någon som inte är försäkringspliktig drabbas av avgift. Även om möjlighet till rättelse införs ter det sig mot denna bakgrund väl drastiskt med avgifter som är omedelbart exigibla. Under alla förhållanden blir de särskilda rättssäkerhetsgarantier som då måste byggas in i systemet ganska kostsamma. Bl. a. är det med en sådan ordning nödvändigt att samtliga avgiftsbeslut delges i enlighet med föreskrifterna i delgivningslagen (1970:428, ändrad 1972:725). Med hänsyn till det stora antal ärenden om oförsäkrade fordon som trafiksäker-

hetsverket och länsstyrelserna f. n. handlägger – ca 250 000 om året – torde kostnaderna för ett sådant delgivningsförfarande komma att uppgå till avsevärda belopp och medföra en betydande belastning på den redan nu hårt ansträngda delgivningsverksamheten.

De synpunkter som jag har angett talar mot att man genomför arbetsgruppens förslag till ett offentligrättsligt avgiftssystem. Härtill kommer en annan viktig omständighet. I och med att försäkringsbolagen numera har enats om att trafikförsäkringsföreningen centralt skall ombesörja inkasseringen av obetalda trafikförsäkringspremier framstår det som mindre lämpligt att vid sidan härav införa ett avgiftssystem som administreras av offentlig myndighet och som avser bl. a. samma kategori försumliga fordonsägare. En sådan ordning kan inte anses rationell och skulle med all sannolikhet upplevas som förvirrande av dem som kom att utsättas för betalningskrav från olika håll.

De betänkligheter mot arbetsgruppens förslag som jag nu har redovisat leder tankarna över till ett system där trafikförsäkringsföreningen ges en lagreglerad, civilrättslig befogenhet att kräva gottgörelse av de försumliga fordonsägarna för den tid deras fordon har varit oförsäkrade, alltså för den tid föreningen har stått ansvaret för skador som fordonen kan orsaka. Genom en sådan lösning, som också trafiksäkerhetsverket har varit inne på, uppnår man en tillfredsställande samordning med trafikförsäkringsföreningens uppbörd av obetalda trafikförsäkringspremier. Samtidigt tillgodoses det önskemål som en del remissinstanser har fört fram om att avgifterna för överträdelser av reglerna om trafikförsäkringsplikten skall i sin helhet tillfalla trafikförsäkringsföreningen och därmed indirekt komma de lojala försäkringstagarna till godo.

En förutsättning för ett avgiftssystem av detta slag är att trafikförsäkringsföreningen verkligen utövar sin rätt att kräva avgifter så långt det är motiverat. Föreningen har också förklarat sig villig härtill samt har utfäst sig att ta in en bestämmelse i sina stadgar om att föreningen skall verka för att avgifterna tas ut.

Mot denna bakgrund förordar jag att trafikförsäkringsföreningen får rätt att kräva avgifter av dem som inte fullgör sin trafikförsäkringsplikt i fråga om fordon som är registrerade och inte är avställda. Av vad jag tidigare har sagt framgår att dessa avgifter, som lämpligen kan kallas trafikförsäkringsavgifter, bör motsvara minst de försäkringspremier som den försäkringspliktige skulle ha betalat om han hade haft trafikförsäkring. En fullständig anpassning till försäkringspremierna är dock inte möjlig. Sådana på premierna inverkan faktorer som antal körda mil, självriskavdrag samt bonus- eller nykterhetsrabatt kan av naturliga skäl inte beaktas vid bestämmandet av trafikförsäkringsavgifterna. I stället bör man enligt min mening i princip utgå från högsta försäkringspremien för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet.

Genom att avgifterna bestäms på detta sätt blir de för de flesta fordonsägare i verkligheten högre än de försäkringspremier som faktiskt har undandragits. Enligt min mening bör en viss ytterligare förhöjning kunna ske, förslagsvis med tio procent. Med denna avgiftsnivå torde trafikförsäkringsföreningen få ersättning för sin administration av avgiftssystemet. Systemet får samtidigt en preventiv effekt genom att de försumliga fordonsägarna får intresse av att så snart som möjligt ta trafikförsäkring, så att de undgår de högre trafikförsäkringsavgifterna.

Trafikförsäkringsföreningen bör i princip kunna kräva avgift för varje dag som ett fordon är oförsäkrat. Givetvis är det dock inte någon mening med att ta ut alltför låga avgifter. Å andra sidan kan det finnas anledning att låta även den som har haft sitt fordon oförsäkrat endast en kortare tid drabbas av något slags förseningsavgift. Enligt min mening bör trafikförsäkringsföreningen därför ges rätt att ta ut en minsta avgift på 50 kr., även om avgiften enligt den nyss förordade beräkningsmetoden skulle uppgå till lägre belopp.

Vad jag nu har sagt betyder inte att avgift behöver krävas ut i varje enskilt fall. En särskild fördel med ett civilrättsligt avgiftssystem är att avgiftsuttagen smidigt kan anpassas till omständigheterna. Framför allt under den första tiden efter avgiftssystemets ikraftträdande kan det finnas anledning att bortse från olika smärre förseelser och inrikta sig på de mera allvarliga försummelserna. Avgiften bör även därefter kunna sättas ned eller helt falla bort om den med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som oskäligt hård. Så kan t. ex. vara fallet om den försäkringspliktige på grund av sjukdom e. d. inte har kunnat fullgöra sin försäkringsplikt och avgiften avsevärt överstiger vad han faktiskt skulle ha erlagt i försäkringspremier om fordonet hade varit trafikförsäkrat. Det kan förutsättas att trafikförsäkringsföreningen kommer att utnyttja sin rätt att ta ut avgifter med den varsamhet som är motiverad. Genom en uttrycklig bestämmelse bör även domstolarna få en möjlighet att jämka avgiften.

Det förhållandet att avgifterna beslutas av trafikförsäkringsföreningen, som är en privaträttslig organisation, gör att avgiftsbesluten inte gärna kan vara omedelbart exigibla. Om avgifterna inte betalas frivilligt, får föreningen alltså vända sig till domstol och framställa sitt krav, i regel genom en ansökan om betalningsföreläggande. I överensstämmelse med vad jag tidigare har sagt är det angeläget att kraven fullföljs i denna ordning så långt det är ekonomiskt försvarbart. Annars är det risk för att avgiftssystemet inte får avsedd effekt.

För att avgiftssystemet skall bli så effektivt som möjligt kunde det i och för sig finnas skäl att tillåta att de avgifter som har fastställts av domstol drivs in genom införsel. Med hänsyn bl. a. till avgifternas privaträttsliga karaktär är detta emellertid knappast lämpligt. Skulle problem uppkomma med att driva in avgifterna, får i stället andra metoder prövas. Det finns dock inte någon anledning att ta ställning till denna fråga förrän närmare

erfarenheter har vunnits om hur avgiftssystemet fungerar i praktiken.

Utsikterna att det förordade avgiftssystemet skall leda till en avsevärt förbättrad efterlevnad av trafikförsäkringsreglerna är enligt min mening goda. Till ett gynnsamt resultat bör kunna medverka en målmedveten information till den fordonsägande allmänheten om systemets innebörd och konsekvenser. Trots det sagda får man räkna med att systemet inte får effekt på alla fordonsägare. Eftersom avgiftssystemet innebär att de fordonsägare som vägrar att ta trafikförsäkring är s. a. s. automatiskt försäkrade i trafikförsäkringsföreningen föreligger visserligen inte någon risk för att de skall tjäna på sin underlåtenhet att ta trafikförsäkring. Allmänt sett är det dock inte tillfredsställande om trafikförsäkringsföreningen beträffande vissa fordonsägare mera stadigvarande övertar de vanliga försäkringsbolagens uppgift att meddela trafikförsäkring. Dessutom torde det i praktiken ofta vara svårt att driva in trafikförsäkringsavgifterna av dessa fordonsägare. För dem behövs därför även andra och kraftfullare sanktioner.

Enligt min mening är det med tanke på dessa fall lämpligt att behålla den nuvarande möjligheten att framtvinga trafikförsäkringspliktens fullgörande genom vitesföreläggande. Ett sådant föreläggande innebär att den försäkringspliktige hotas med en sanktion som kan avpassas efter graden av hans tredska. Jämförd med det nya avgiftssystemet är vitessanktionen effektivare även på det sättet att ett utdömt vite, som tillfaller det allmänna, kan drivas in genom införsel.

Det finns däremot inte någon anledning att behålla den nuvarande bötesstraffet vid sidan av det nya avgiftssystemet. Jag kan inte heller se något direkt behov av att, i enlighet med trafiksäkerhetsverkets förslag, komplettera avgiftssystemet med åtgärder som innebär att de nuvarande möjligheterna att säga upp gällande avtal om trafikförsäkring begränsas till vissa särskilt angivna situationer.

Sammanfattningsvis förordar jag att det nuvarande bötesstraffet för underlåtenhet att hålla trafikförsäkring för ett registrerat och inte avställt fordon ersätts av ett privaträttsligt avgiftssystem av det slag som jag nyss har redovisat. Som jag redan har sagt innebär detta avgiftssystem att ingen fordonsägare kan räkna med att göra någon ekonomisk vinst genom att låta bli att ta trafikförsäkring. Samtidigt torde avgifterna utgöra ett verksamt påtryckningsmedel på flertalet fordonsägare att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt så snart som möjligt. Det förordade avgiftssystemet har vidare den fördelen att det måste anses uppfylla högt ställda rättssäkerhetskrav.

För att avgiftssystemet skall kunna bli effektivt till rimlig kostnad bör det baseras på automatisk databehandling. Trafikförsäkringsföreningen avser också att använda sig av denna teknik. Datainspektionen har förklarat sig kunna meddela tillstånd för föreningen att inrätta och föra det personregister som behövs för ändamålet. Vidare har trafiksäkerhetsverket utfäst sig att ställa bilregistrets resurser till föreningens förfogande i den utsträckning som behövs för att avgiftssystemet skall kunna fungera tillfredsställande.

Datateknisk expertis vid trafiksäkerhetsverket och trafikförsäkringsanstalterna har även förklarat att något hinder från datateknisk synpunkt inte föreligger mot ett avgiftssystem som är utformat efter de linjer jag förut har förordat.

Meningen är att själva utredningen av överträdelserna av trafikförsäkringsreglerna liksom hittills skall ombesörjas av länsstyrelserna i egenskap av regionala registreringsmyndigheter för bilregistret. Bl. a. med hänsyn härtill finns det skäl att i fortsättningen låta länsstyrelse handha uppgiften att meddela de vitesförelägganden som enligt vad jag nyss har anfört kan behöva tillgripas mot de fordonsägare som inte låter sig påverkas av avgiftssystemet. Om föreläggandena inte efterkoms bör dock som hittills de förelagda vitena dömas ut av domstol på talan av allmän åklagare.

Jag har hittills talat enbart om fordon som är registrerade och inte är avställda. När det gäller oregistrerade eller avställda fordon är situationen delvis en annan. Beträffande dessa fordon, bl. a. mopeder och s. k. områdesfordon, föreligger trafikförsäkringsplikt bara när de brukas i trafik här i landet. Skulle fordonet brukas utan trafikförsäkring, går det inte att utnyttja den i bilregistret inbyggda datatekniken för att ålägga fordonsägaren trafikförsäkringsavgift. Vidare bör beaktas att det i allmänhet inte finns någon annan utredning om hur länge eller hur många gånger fordonet har använts än fordonsägarens egna uppgifter därom. Om avgifterna grundas på dessa uppgifter föreligger stor risk för att avgifterna kommer att understiga de försäkringspremier som fordonsägaren i verkligheten skulle ha betalat. Med hänsyn härtill anser jag att det nya privaträttsliga avgiftssystemet inte bör omfatta dessa fordon. Det kan inte heller komma i fråga att införa ett särskilt offentligrättsligt avgiftssystem enbart för dessa fall. Man bör därför i stället behålla det nuvarande bötesstraffet som sanktion mot den som underlåter att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt beträffande ett oregistrerat eller avställt fordon. Även den som åsidosätter sin försäkringsplikt enligt lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring bör liksom hittills drabbas av denna sanktion.

En särskild fråga är om även annan än den försäkringspliktige bör träffas av någon sanktion när han använder ett fordon som han vet saknar trafikförsäkring. Det nuvarande sanktionssystemet på trafikförsäkringsområdet innebär att han kan straffas i ett sådant fall. Syftet med denna påföljd är att hindra att fordon används i trafiken utan att vara trafikförsäkrade. Vill man nå ett sådant syfte är det emellertid enligt min mening naturligt att i första hand vidta åtgärder mot den försäkringspliktige, dvs. i allmänhet fordonets ägare. Det system som jag har förordat i det föregående när det gäller fordon som är registrerade och inte är avställda innebär att man tar bort straffsanktionen mot de försäkringspliktiga och i stället inför privaträttsliga avgifter. Som jag har anfört torde ett sådant system vara ägnat att leda till förbättrad efterlevnad av trafikförsäkringsreglerna. Härtill kommer att trafikförsäkringsföreningen genom de nya avgifterna får tackning för det ansvar som föreningen står när det gäller skador som orsakas genom

fordon av den berörda kategorin. Det sagda innebär att skälen för att ha en sanktion mot utomstående som använder fordonet till stor del faller bort. En straffrättslig sanktion i dessa fall skulle f. ö. inte rimma särskilt väl med det privaträttsliga avgiftssystem som samtidigt gäller för fordonsägarna. Jag anser alltså att man åtminstone när det gäller registrerade och ej avställda fordon bör ta bort den nuvarande sanktionen beträffande användare av fordon. Gör man det, finns det inte heller anledning att behålla det nuvarande bötesstraffet mot den som använder annans oregistrerade eller avställda fordon utan att trafikförsäkring finns.

En övergång till ett privaträttsligt avgiftssystem av det slag som jag har förordat kommer att medföra kostnadsbesparingar för det allmänna genom att polisen, åklagaren och domstolarna avlastas uppgiften att utreda och lagföra ärenden om överträdelse av reglerna om trafikförsäkringsplikten. Möjligt är dock att denna kostnadsbesparing kommer att åtminstone till viss del uppvägas av kostnaderna för ett ökat antal mål om utdömande av förelagda vite. Även i övrigt kan vissa kostnader uppkomma för det allmänna. Från trafiksäkerhetsverket har jag inhämtat att kostnaderna för det system- och programmeringsarbete som måste utföras för det kommande samarbetet mellan bilregistret och trafikförsäkringsföreningens dataregister kan beräknas uppgå till drygt 100 000 kr.

Det nya avgiftssystemet kan även väntas medföra ett inte oväsentligt antal ansökningar om betalningsförelägganden. F. n. torde expeditionsavgiften för sådana ansökningar inte täcka hela den kostnad som dessa ärenden medför för staten. Sannolikt skulle inte heller nuvarande exekutionsavgifter täcka statens kostnader för indrivning av de trafikförsäkringsavgifter som inte betalas godvilligt. Principen är emellertid att expeditions- och exekutionsavgifterna skall ge full kostnadstäckning. Översyn pågår i syfte att bringa avgifterna upp till en sådan nivå att detta resultat uppnås.

Sammantaget torde kostnaderna för det allmänna bli blygsamma, särskilt om man jämför med vad det skulle kosta att med straffrättsliga eller andra offentligrättsliga sanktioner uppnå samma resultat som med det nu förordade avgiftssystemet. Detta gäller framför allt sedan avgiftssystemet har varit i kraft någon tid och hunnit få full genomslagskraft.

Det är givetvis önskvärt att det nya avgiftssystemet sätts i kraft utan dröjsmål, så att man snarast möjligt kan komma till rätta med det problem som de oförsäkrade fordonen utgör. Emellertid måste beaktas att ett genomförande av systemet kräver förberedelsearbete hos framför allt trafikförsäkringsföreningen och trafiksäkerhetsverket. Det är också viktigt att allmänheten får ordentlig information om avgiftssystemet innan det genomförs. På grund av dessa omständigheter bör de nya reglerna om trafikförsäkringsavgift inte träda i kraft förrän den 1 november 1978.

Bestämmelserna om trafikförsäkringsföreningens rätt att kräva trafikförsäkringsavgift bör tas in i trafikskadelagen, där de får ersätta den nuvarande bestämmelsen om bötesstraff för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkrings-

plikten beträffande fordon som är registrerade och inte är avställda. Den nuvarande påföljdsbestämmelsen bör dock tillämpas även efter ikraftträdandet, i den mån försummelsen att hålla trafikförsäkring avser tiden före denna tidpunkt. Som jag tidigare har förordat bör den nuvarande bestämmelsen i trafikskadelagen om påföljd för den som utan att vara försäkringspliktig har använt annans oförsäkrade fordon upphävas utan att ersättas av någon annan påföljdsbestämmelse.

De nya avgiftsreglerna föranleder också en ändring i 6 § trafikskadelagen och 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands. Jag återkommer till detta i specialmotiveringen.

8 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anført har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.¹

9 Specialmotivering

9.1 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen

6 §

I paragrafens första stycke föreskrivs f. n. att avtal om trafikförsäkring normalt upphör att gälla tidigast en månad efter det att myndighet som regeringen bestämmer har fått anmälan från försäkringsanstalten om att avtalet har blivit uppsagt eller att annan anledning till dess upphörande har inträtt. Sådan s. k. avanmälan skall enligt 16 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359) göras hos trafiksäkerhetsverket eller, beträffande fordon för vilket interimslicens har utfärdats, hos tullmyndighet som har utfärdat licensen.

Enligt min mening är det angeläget att den som inte betalar premie för sin trafikförsäkring så snart som möjligt kan utsättas för det påtryckningsmedel som det nya avgiftssystemet utgör. Detta önskemål motverkas emellertid, om försäkringsavtalet består under en månad efter det att avtalet har avanmälts på grund av bristande premiebetalning e. d. Det finns därför skäl att ta bort denna månadsfrist, så att den försäkringsskyldige kan bli skyldig att betala trafikförsäkringsavgift så snart försäkringsavtalet har avanmälts.

Avanmälningsskyldigheten enligt första stycket gäller f. n. även oregi-

¹ Bilagan har uteslutits här. Förslagen är likalydande med dem som är fogade till propositionen.

strerade fordon, t. ex. mopeder. Denna ordning har tidigare kritiserats från försäkringshåll. Man menar bl. a. att en avanmälan i detta fall inte fyller någon funktion så länge det inte finns någon motsvarande anmälnings-skyldighet i samband med att trafikförsäkring tecknas för dessa fordon. Jag delar denna uppfattning och anser därför att försäkringsavtalen för mopeder och andra oregistrerade fordon skall kunna bringas att upphöra omedelbart efter uppsägning utan att avtalen behöver avanmälas till viss myndighet.

I enlighet med vad jag nu har sagt har första stycket ändrats så att det bara avser registrerade fordon och att avtal om trafikförsäkring för sådant fordon kan upphöra att gälla redan när avanmälan har skett.

31 §

I denna paragraf regleras det nya avgiftssystem som jag har förordat i den allmänna motiveringen. Reglerna härom ersätter den nuvarande bestämmelsen i första stycket om bötesstraff för underlåtenhet att fullgöra trafikförsäkringsplikten beträffande fordon som är registrerat och inte är avställt. Den nuvarande bestämmelsen i andra stycket om bötesstraff för underlåtenhet att hålla trafikförsäkring för annat försäkringspliktigt fordon har förts över till 33 §. Slutligen har den nuvarande bestämmelsen i tredje stycket om påföljd för den som har använt annans oförsäkrade fordon upphävts utan att ersättas av någon annan påföljdsbestämmelse.

Enligt *första stycket* kan trafikförsäkringsavgift tas ut när trafikförsäkring saknas för ett fordon som är registrerat här i landet och inte är avställt. De fordon som kommer i fråga för sådan avgift är alltså personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar, traktorer och terrängmotorfordon.

Avgifterna påverkas inte av om det oförsäkrade fordonet används eller ej. En sådan omständighet kan svårtligen beaktas i ett avgiftssystem där avgifterna tas ut automatiskt på grundval av de uppgifter som finns i det datamaskinella bilregistret. Bl. a. med hänsyn härtill finns det i fortsättningen inte någon anledning för polispersonal som påträffar ett oförsäkrat fordon att göra någon anteckning om detta eller att anmäla saken till annan myndighet. Det sagda gäller emellertid bara fordon som avses i förevarande paragraf. Beträffande oregistrerade eller avställda fordon, vilka är försäkringspliktiga bara när de används, måste polisen alltjämt kontrollera att trafikförsäkring finns. I dessa fall är också underlåtenheten att hålla försäkring fortfarande straffbar (33 §).

Trafikförsäkringsavgift tas ut av den som skulle ha fullgjort försäkringsplikten, dvs. det försäkringspliktiga fordonets ägare eller den som har förvärvat fordonet genom avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll (se 2 § trafikskadelagen). Med fordonets ägare avses den verkliga ägaren, oavsett om han har registrerats i bilregistret som fordonets ägare eller ej. Skulle det visa sig att denna ordning vållar problem i olika hänseenden kan det bli aktuellt att – på samma sätt som i fråga om felpar-

keringsavgiften – lägga ansvaret för att försäkringsplikten fullgörs enbart på den registrerade ägaren. Jag vill dock erinra om att den som har förvärvat ett fordon är skyldig att inom en vecka från förvärvet göra anmälan härom till länsstyrelsen och att denna skyldighet är straffsanktionerad (se 51 och 90 §§ bilregisterkungörelsen).

Trafikförsäkringsavgift utgår särskilt för varje trafikförsäkringspliktigt fordon som saknar trafikförsäkring. Den som äger flera oförsäkrade fordon kan alltså komma att påföras flera avgifter samtidigt. Detta kan framför allt bli aktuellt, om en s. k. flytande försäkring – dvs. en försäkring som gäller kollektivt för samtliga fordon hos t. ex. en bilförsäljare – upphör utan att ersättas av en ny försäkring.

Rätt att ta ut trafikförsäkringsavgift tillkommer trafikförsäkringsföreningen. Som jag har sagt i den allmänna motiveringen har försäkringsbolagen nyligen enats om att föreningen för bolagens räkning även skall driva in förfallna premier i fall då betalningsförsummelsen har lett till att en försäkring har avanmälts. Avsikten är att föreningen skall infordra såväl avgifter som förfallna premier med utnyttjande av bilregistrets datamaskinella resurser. Föreningen, trafikförsäkringsanstalterna och trafiksäkerhetsverket har redan börjat överlägga om hur detta samarbete närmare skall utformas.

De avgifter som inflyter till trafikförsäkringsföreningen bör givetvis komma trafikförsäkringsanstalterna till godo. Den del av avgifterna som inte går åt för att täcka administrationskostnaderna för avgiftssystemet bör alltså användas för att reducera anstalternas bidrag till föreningens skaderegleringsverksamhet. Frågan hur influtna medel skall redovisas kan lämpligen regleras i föreningens stadgar.

Trafikförsäkringsavgift utgår för den tid då trafikförsäkring saknas. Utan särskild föreskrift torde det stå klart att avgiften förfaller till betalning vid anfördran och kan krävas ut för redan förfluten tid oberoende av om underlåtenheten fortsätter därefter.

Det nya avgiftssystemet är avsett att fungera i huvudsak på följande sätt. Ungefär en vecka efter det att ett fordon har noterats som oförsäkrat i bilregistret tillställs fordonsägaren ett meddelande från trafiksäkerhetsverket. I detta uppmanas han att snarast ta trafikförsäkring, samtidigt som han erinras om vad som annars kan hända. Efter ytterligare några veckor rapporterar trafiksäkerhetsverket till trafikförsäkringsföreningen att fordonet har varit oförsäkrat under den tid som då har förflutit (eller någon del därav). I förekommande fall lämnas också uppgift om att fordonsägaren resterar i skuld för förfallna försäkringspremier. Föreningen kräver sedan fordonsägaren på trafikförsäkringsavgift för den tid fordonet har varit oförsäkrat samt på obetalda premier. Har fordonsägaren inte tagit försäkring när detta krav sänds ut, krävs han efter en månad på ytterligare trafikförsäkringsavgift för den månaden (eller den del därav som fordonet har varit oförsäkrat). Om fordonsägaren två veckor senare inte har betalat de krävda beloppen, ansöker föreningen om betalningsföreläggande. Fullgör fordonsägaren trots gjorda krav inte sin försäkringsplikt, kräver föreningen efter ytterligare ca

tre månader på ny trafikförsäkringsavgift. Om den nya avgiften inte betalas, prövar föreningen om det är ekonomiskt försvarbart att ansöka om betalningsföreläggande även för denna avgift. Denna prövning får göras mot bakgrund av erfarenheterna från det tidigare betalningsföreläggandet. Samtidigt prövar föreningen om det är meningsfullt att fortsätta med krav på avgifter. Om så inte är fallet, får man lita enbart till vitesföreläggande för att framtvinga att försäkringsplikten fullgörs. Jag återkommer härtill i specialmotiveringen till 32 §.

Enligt vad jag har inhämtat kommer trafikförsäkringsanstalterna att fortsätta med sina nuvarande rutiner i fall då en fordonsägare som har tecknat trafikförsäkring för sitt fordon försummar att betala premien för denna försäkring. Det innebär att försäkringsavtalet, efter en påminnelse som i regel gäller också som uppsägning av avtalet, avanmäls hos trafiksäkerhetsverket omkring 35 dagar eller, om försäkringsanstalten i undantagsfall tillämpar manuella rutiner, 42 dagar från premiens förfallodag. Den som på grund av bortovaro eller förbiseende har försummat att betala premie har därför goda möjligheter att reparera sin försummelse innan någon avgift blir aktuell. Om han trots detta låter sin försäkring förfalla, bör den underrättelse som trafiksäkerhetsverket sänder ut till honom omkring en vecka efter det att hans fordon har antecknats som oförsäkrat bidra till att den tid för vilken avgift utgår blir så kort som möjligt.

De avgifter som trafikförsäkringsföreningen tar ut grundar sig alltså på uppgifter som föreningen erhåller från bilregistret. Med tanke bl. a. på att registret är omfattande och tillförs uppgifter från flera skilda håll kan det inte uteslutas att avgift i något fall påförs någon som inte är skyldig att betala den. Som exempel kan nämnas det fallet att den som har tecknat ny trafikförsäkring för ett registrerat fordon underlåter att ge in det nya trafikförsäkringsbeviset till länsstyrelsen. Fordonet kommer då att i bilregistret vara antecknat som oförsäkrat, och fordonsägaren kan på grund härav komma att påföras en trafikförsäkringsavgift trots att han har fullgjort sin försäkringsplikt. Situationer kan också tänkas då en avgift på grund av felaktiga uppgifter i bilregistret eller av annan orsak påförs någon som över huvud taget inte äger det försäkringspliktiga fordonet.

Om någon som har påförts trafikförsäkringsavgift anser att han inte är skyldig att betala avgiften, bör han i första hand vända sig till den regionala registreringsmyndigheten – dvs. länsstyrelsen i det län där han har sin adress enligt bilregistret – för att få felet rättat. Om detta bör han upplysas i samband med kravet. Givetvis är det inget som hindrar att han i stället vänder sig till trafikförsäkringsföreningen eller till sitt försäkringsbolag. Föreningen resp. försäkringsbolaget bör emellertid då ta kontakt med länsstyrelsen för att få frågan utredd. Finner länsstyrelsen att anmärkningen är riktig, skall den snarast underrätta trafikförsäkringsföreningen om detta. Föreningen upphör då att kräva avgift och återbetalar de avgifter som eventuellt redan har erlagts.

Det kan även hända att avgiften för ett visst fordon av misstag har beräknats för högt eller att den som påförts avgift anser att det föreligger sådana speciella förhållanden att avgiften bör sättas ned eller efterskänkas. I ett sådant fall bör han vända sig till trafikförsäkringsföreningen för att få en ändring till stånd.

Om någon som anser att han inte är skyldig att betala påfordrad trafikförsäkringsavgift inte får gehör hos länsstyrelsen eller trafikförsäkringsföreningen för sina invändningar, kan han visserligen inte överklaga föreningens avgiftsdebitering. Avgiften kan emellertid inte, lika litet som andra civilrättsliga fordringar i allmänhet, tas ut tvångsvis utan att ha blivit fastställd av domstol. Den som krävs på avgift kan därför i sista hand få sina invändningar prövade av domstol. Skulle han förlora sin sak vid domstolen, kan han bli skyldig att betala trafikförsäkringsföreningens rättegångskostnader. Enligt 4 § första stycket räntelagen (1975:635) kan han även under vissa förutsättningar krävas på ränta för tiden efter det att en månad har förflutit från kravet på avgift.

Enligt *andra stycket* bestäms trafikförsäkringsavgift på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Hänsyn tas alltså inte till de högre tariffer som tillämpas vid premiesättningen när försäkringsavtalet ingås endast för kortare tid. Även om avgifterna alltså baseras på årspremien följer av första stycket att avgift utgår bara för den tid som den försäkringspliktige har underlåtit att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt. Endast den del av en årspremie som belöper på denna tid får således läggas till grund för avgiftsberäkningen. Skulle premien höjas under denna tid, får den högre premien beaktas endast för tiden efter denna förhöjning.

Enligt huvudregeln får avgift tas ut med ett belopp som med tio procent överstiger högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet. Det innebär till en början att avgifterna differentieras med hänsyn till fordonsslag och geografiskt område. Inom flertalet fordonsslag måste vidare en ytterligare differentiering ske, t. ex. efter fordonets vikt och användningssätt. Beträffande personbilar och lätta lastbilar påverkas avgifterna även av de skillnader i premiesättningen som beror av fordonets fabrikat och årsmodell.

Att avgifterna skall bestämmas med utgångspunkt i den högsta försäkringspremien för det aktuella fordonet innebär emellertid att vissa faktorer som i det särskilda fallet kan inverka på försäkringspremierna inte skall beaktas. Sålunda skall hänsyn inte tas till bonus- eller nykterhetsrabatt som fordonsägaren skulle ha kunnat få om han hade tagit trafikförsäkring. Vidare skall bortses från sådana variationer i premierna som hänförs sig till fordonets beräknade körsträcka. Till grund för avgiften får i stället läggas premien i den högsta körsträckeklassen. Avgiften bestäms dessutom efter den försäkringspremie som tas ut när fordonsägaren inte har avtalat om självrisk.

Att den försäkringspliktige tidigare kan ha haft trafikförsäkring för fordonet med premie enligt en fördelaktigare tariff har inte någon betydelse i detta sammanhang.

För försäkringstagare, som utgör en större risk i trafiken än som kan accepteras inom det vanliga premiesystemet, tillämpar försäkringsanstalterna f. n. vissa särskilda regler som grundar sig på föreskrifter av försäkringsinspektionen. Enligt dessa regler skall försäkringstagaren betala dubbel premie under två år, om hans trafikförsäkring har tagits i anspråk tre gånger under ett försäkringsår i sämsta bonusklassen eller om han vid en trafikskada har gjort sig skyldig till vissa allvarigare trafikbrott. Att den högsta försäkringspremien för ett visst fordon skall läggas till grund för trafikförsäkringsavgiften för detta fordon bör inte medföra att sådan dubbel premie alltid skall beaktas när avgiften bestäms. Enligt andra punkten i andra stycket skall man utgå från den dubbla premien bara när de speciella förutsättningar som uppställs för denna premie föreligger i det särskilda fallet.

Försäkringspremierna varierar i viss mån mellan de olika trafikförsäkringsanstalterna. Trafikförsäkringsavgifterna får då grundas på de högsta försäkringspremier som tillämpas av någon av anstalterna. Med en tioprocentig förhöjning av de högsta årspremier som tillämpas i dag uppgår trafikförsäkringsavgiften för en personbil i normalklassen som är oförsäkrad en månad till mellan ca 130 och 185 kr., beroende på var den försäkringspliktige är bosatt.

Tabeller för beräkning av trafikförsäkringsavgifterna i olika fall kan med ledning av lagtexten fastställas av trafikförsäkringsföreningen utan medverkan av myndighet. Jag förutsätter dock att försäkringsinspektionen inom ramen för den tillsyn över föreningens verksamhet som framgår av föreningens stadgar kontrollerar att de avgifter som föreningen kräver grundas på riktiga beräkningar. Jag anser mig också kunna räkna med att föreningen på begäran tillställer den som krävs på avgift den avgiftstaxa som är tillämplig för fordonet. En sådan taxa torde vidare lämpligen böra fogas till ansökningen om betalningsföreläggande.

Trafikförsäkringsavgift utgår för varje dag som ett fordon är oförsäkrat. Enligt *tredje stycket* får dock trafikförsäkringsföreningen alltid ta ut 50 kr. i avgift för hela den tid fordonet har varit oförsäkrat, även om avgiften skulle bli lägre enligt de beräkningsmetoder som har angetts tidigare.

Att trafikförsäkringsföreningen har rätt att ta ut trafikförsäkringsavgift innebär inte att föreningen behöver kräva sådan avgift i varje särskilt fall. Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen kan det framför allt under den första tiden efter det att avgiftssystemet har trätt i kraft finnas anledning att bortse från olika smärre förseelser och inrikta sig på de mera allvarigare försummelserna. Föreningen är också oförhindrad att ta ut lägre avgift än den som framgår av denna paragraf. Sålunda kan avgiften sättas ned eller helt falla bort om den med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som oskäligt hård. Ett exempel på ett sådant fall har jag gett i den allmänna

motiveringen. Ett annat exempel är att den försäkringspliktige kan visa att det försäkringspliktiga fordonet har förvarats på sådant sätt att det inte har kunnat användas under den aktuella tiden. Jämkning kan också bli aktuell när en bilförsäljare försummar att förnya sin flytande försäkring och på grund härav blir skyldig att betala trafikförsäkringsavgifter som sammanlagt avsevärt överstiger premien för den flytande försäkringen.

Om någon som har påförts avgift anser att skäl för jämkning föreligger men inte får gehör hos trafikförsäkringsföreningen för sina invändningar, kan han, som jag tidigare har anfört, få saken prövad vid domstol. Enligt en uttrycklig regel i *fjärde stycket* har domstolen möjlighet att, om särskilda skäl föreligger, sätta ned den avgift som föreningen har debiterat.

I *fjärde stycket* föreskrivs vidare att den preskriptionstid som gäller enligt 28 § första stycket beträffande rätt till ersättning enligt trafikskadlagen eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall äga motsvarande tillämpning i fråga om trafikförsäkringsavgift. Det innebär att en treårig preskriptionstid börjar löpa när föreningen genom rapporteringen från bilregistret får kännedom om att fordonet har varit oförsäkrat. Den treåriga preskriptionstiden kompletteras av en tioårig, som är att räkna från den dag fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Föreningen kan avbryta preskription endast genom att väcka talan mot den försäkringspliktige om avgiften. Till skillnad från vad som gäller i fråga om privaträttsliga fordringar i allmänhet kan preskriptionsavbrott alltså inte ske genom ett vanligt betalningskrav.

32 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vitesföreläggande mot den som är skyldig att ha trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och inte är avställt. Bestämmelserna ersätter de motsvarande föreskrifter som f. n. finns i paragrafens första stycke. Den nuvarande regeln i paragrafens andra stycke om brottsförlighet har flyttats över till 33 § andra stycket.

Som jag har sagt i den allmänna motiveringen kan det i vissa fall vara nödvändigt att tillgripa kraftfullare sanktioner än trafikförsäkringsavgifter för att förmå den försäkringspliktige att ta trafikförsäkring. De fordonsägare som trots att de har påförts avgifter vägrar att fullgöra sin försäkringsplikt skall därför, liksom tidigare, kunna föreläggas vid vite att ta försäkring. Avsikten är dock att denna möjlighet skall tillgripas först när avgifterna har visat sig verkningslösa. Enligt min mening kan det i regel vara lämpligt att vänta med vitesföreläggandet till dess att det blivit nödvändigt att ansöka om betalningsföreläggande för att få in de första avgifter som har påförts den försäkringspliktige. Det innebär att vitesföreläggande i allmänhet bör komma i fråga först sedan ungefär tre à fyra månader har förflutit från det att fordonet noterades som oförsäkrat i bilregistret.

Till skillnad från vad som gäller f. n. skall vitesföreläggande meddelas av den länsstyrelse som är regional registreringsmyndighet för det aktuella fordonet. Härigenom kan bl. a. bilregistrets datoranläggning utnyttjas när vitesföreläggandena utfärdas.

Om vitesföreläggandet inte efterkoms, får länsstyrelsen hemställa att allmän åklagare för talan vid domstol om att döma ut det förelagda vitesbeloppet. Enligt 18 § lagen (1946:804) om införande av nya rättegångsbalken skall i fråga om sådan talan tillämpas bestämmelserna i rättegångsbalken om åtal för brott för vilket inte kan följa svårare straff än böter. Samtidigt med denna talan bör länsstyrelsen meddela nytt föreläggande vid förhöjt vite. En individuell prövning får därefter göras hur länge det kan vara verkningfullt med fortsatta vitesförelägganden.

33 §

Paragrafen innehåller regler om bötesstraff i fall när ett oregistrerat eller avställt fordon brukas i trafik utan föreskriven trafikförsäkring. Reglerna har förts över från 31 § andra stycket och 32 § andra stycket.

De fordon som avses i denna paragraf är enligt 2 § trafikskadelagen trafikförsäkringspliktiga bara när de brukas i trafik här i landet. Till denna kategori hör, förutom avställda fordon, dels fordon som i och för sig är registreringspliktiga men som har avregistrerats eller inte har hunnit bli registrerade, dels vissa fordon som inte är registreringspliktiga. Bland dessa senare fordon märks framför allt mopeder och fordon som används uteslutande inom inhägnat område (s. k. områdesfordon). Hit hör även fordon för vilka s. k. interimslicens eller saluvagnslicens har utfärdats, liksom fordon av typ gaffeltruckar och hjullastare vilka i andra sammanhang än i fråga om trafikförsäkringsplikten behandlas som motorredskap (beträffande dessa fordon se prop. 1975/76:15 s. 104, 252 och 269 f).

Enligt 2 § trafikskadelagen är det för trafikförsäkringsplikten i dessa fall likgiltigt om fordonet brukas av den som är försäkringspliktig (dvs. i regel fordonets ägare) eller av annan. Även när det gäller påföljdsfrågan saknar det i princip betydelse vem som har brukat fordonet. Den försäkringspliktige kan sålunda dömas till böter såväl när han själv har brukat fordonet som när annan har gjort det med hans tillstånd. Till skillnad mot vad som nu gäller kan emellertid den utomstående aldrig ådömas påföljd. Vidare undgår den försäkringspliktige påföljd, om den utomstående har använt fordonet utan hans tillstånd. Tillståndet behöver inte ha lämnats uttryckligen utan kan framgå av omständigheterna.

Övergångsbestämmelserna

I enlighet med vad jag har förordat i den allmänna motiveringen skall det nya avgiftssystemet träda i kraft den 1 november 1978. Trafikförsäk-

ringsavgift skall dock inte utgå i den mån försummelsen att hålla trafikförsäkring för ett registrerat och inte avställt fordon avser tid före ikraftträdandet. I sådant fall gäller i stället de äldre påföljdsbestämmelserna i 31 § första stycket. Om försummelsen att hålla trafikförsäkring har inträtt före ikraftträdandet och även fortgår efter denna tidpunkt, kan den försäkringspliktige alltså drabbas både av straff och av trafikförsäkringsavgift för sin försummelse, låt vara för skilda tidsperioder. Vid den straffrättsliga bedömningen bör i sådant fall viss hänsyn kunna tas till att den försäkringspliktige har påförts avgift. Påpekas bör vidare att 31 § tredje stycket i sin äldre lydelse inte skall tillämpas efter ikraftträdandet även om sådan förseelse som avses med den bestämmelsen – dvs. att annan än den försäkringspliktige använder ett oförsäkrat fordon – har begåtts före denna tidpunkt.

Enligt 32 § i dess nya lydelse skall i fortsättningen länsstyrelse i stället för domstol utfärda vitesföreläggande mot den som försummar att hålla trafikförsäkring för ett fordon som är registrerat och inte avställt. Ändringen innebär att det inte blir aktuellt för domstol att efter lagens ikraftträdande besluta om vitesföreläggande, detta även om domstolen handlägger mål om ansvar för underlåtenhet att hålla försäkring som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

När det gäller ändringen i 6 § är det av praktiska skäl angeläget att den avanmälningsskyldighet som nu föreskrivs beträffande mopeder och andra oregistrerade fordon kan upphöra så snart som möjligt. På grund härav och då denna fråga inte har något egentligt samband med införandet av det nya avgiftssystemet, bör avanmälningsskyldigheten upphöra vid en tidigare tidpunkt. Detsamma bör då gälla ändringen av 6 § i övrigt. Med hänsyn härtill har föreskrivits att de förordade ändringarna i denna paragraf träder i kraft den 1 januari 1978.

Vid bedömningen av frågan huruvida ett avtal om trafikförsäkring gäller efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna tillämpas 6 § i dess nya lydelse, även om avtalet har träffats före den 1 januari 1978. Om det har inträtt anledning till att ett sådant äldre avtal skall upphöra och avtalet har avanmälts före denna tidpunkt upphör det alltså att gälla nämnda dag, oavsett om den månadsfrist som föreskrivs f. n. då har löpt ut. Vidare gäller att, om avtal om trafikförsäkring för ett oregistrerat fordon, t. ex. moped, har sagts upp före ikraftträdandet men inte avanmälts, avtalet upphör utan avanmälan den 1 januari 1978.

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

I 2 § lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands föreskrivs f. n. att bestämmelse om straff för överträdelse av bl. a. sådan föreskrift i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen)

som avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands har överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Hänvisningen till trafikförsäkringslagen syftar bl. a. på en bestämmelse enligt vilken den som har brukat annans oförsäkrade fordon har kunnat dömas till böter. Denna bestämmelse har f. n. sin motsvarighet i 31 § tredje stycket trafikskadelagen. Eftersom den bestämmelsen nu föreslås upphävd, skall sådant brukande i fortsättningen inte kunna bestraffas här i landet, oavsett om brukandet har skett inom eller utom landet.

Med hänvisningen till trafikförsäkringslagen torde vidare avses en bestämmelse i den lagen om bötesstraff för underlåtenhet att hålla trafikförsäkring för fordon som inte är registrerat här i landet eller som är avställt. En motsvarande bestämmelse finns f. n. i 31 § andra stycket trafikskadelagen. Enligt vad jag tidigare har förordat skall den bestämmelsen i huvudsakligen oförändrat skick föras över till 33 §. Hänvisningen till trafikförsäkringslagen har därför nu bytts ut mot en hänvisning till denna paragraf.

I 2 § lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands hänvisas vidare till straffbestämmelser i vissa vägtrafikförfattningar som har upphävts genom 1972 års reform av vägtrafiklagstiftningen. Dessa hänvisningar har ersatts av en hänvisning till de motsvarande straffbestämmelser som gäller i dag.

10 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.

11 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1977-09-28

Närvarande: f. d. justitierådet Brunnberg, justitierådet Hesser, regeringsrådet Reuterswärd, justitierådet Hessler.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 8 september 1977 har regeringen på hemställan av statsrådet Romanus beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i trafikskadlagen (1975:1410).
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Edvard Nilsson.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1977-09-29

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ahlmark, Romanus, Turesson, Antonsson, Mogård, Dahlgren, Åsling, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström

Föredragande: statsrådet Romanus

Proposition om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), m. m.

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.

Föredraganden upplyser att lagrådet har lämnat lagförslagen utan erinran.

Föredraganden uppger vidare att datainspektionen den 27 september 1977 har lämnat trafikförsäkringsföreningen principitillstånd att inrätta och föra personregister för indrivning av obetalda trafikförsäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter.

Föredraganden hemställer att regeringen föreslår riksdagen att antaga de av lagrådet granskade lagförslagen.

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 8 september 1977.

Innehållsförteckning

	Sid.
Lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 8 september 1977	6
1 <i>Inledning</i>	6
2 <i>Nuvarande trafikförsäkringsförhållanden</i>	7
2.1 Inledande anmärkningar	7
2.2 Trafikskadelagen	8
2.3 Trafikförsäkringspremierna	11
2.4 Kontroll av trafikförsäkringen	12
2.5 Påminnelse- och utredningsrutiner i fråga om oförsäkrade fordon	13
2.6 Statistiska uppgifter	14
2.6.1 Antalet trafikförsäkringspliktiga fordon	14
2.6.2 Antalet oförsäkrade fordon	15
2.6.3 Antalet skador genom oförsäkrade fordon ...	16
3 <i>Tidigare förslag</i>	16
4 <i>Arbetsgruppens förslag</i>	19
4.1 Allmänna utgångspunkter	19
4.2 Tillämpningsområdet för det nya avgiftssystemet ...	19
4.3 Utformningen av det nya avgiftssystemet	20
4.3.1 Avgiftens konstruktion	20
4.3.2 Avgiftens storlek	21
4.3.3 Avgiftens debitering	22
4.3.4 Ny avgift vid fortsatt försummelse	23
4.4 Delgivning	24
4.5 Rättelsemedel	24
4.5.1 Rättelse	24
4.5.2 Besvär	24
4.5.3 Återupptagande	25
4.6 Betalningsskyldighet och indrivning	25
5 <i>Remissyttrandena över arbetsgruppens förslag</i>	26
5.1 Allmänna synpunkter	26
5.2 Tillämpningsområdet för det nya avgiftssystemet ...	30
5.3 Utformningen av det nya avgiftssystemet	32
5.3.1 Avgiftens konstruktion	32
5.3.2 Avgiftens storlek	33
5.3.3 Avgiftens debitering	34
5.3.4 Ny avgift vid fortsatt försummelse	35
5.4 Delgivning	36
5.5 Rättelsemedel	38

5.5.1	Rättelse	38
5.5.2	Besvär	38
5.5.3	Återupptagande	39
5.6	Betalningsskyldighet och indrivning	39
6	Trafiksäkerhetsverkets promemoria	40
7	Föredraganden	43
8	Upprättade lagförslag	55
9	Specialmotivering	55
9.1	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen	55
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands	63
10	Hemställan	64
11	Beslut	64
	Utdrag av lagrådets protokoll den 28 september 1977	65
	Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 29 september 1977.....	66