



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Emilia Persson

Försäkringsbart intresse i motorfordonsförsäkring

JURM02 Examensarbete

Examensarbete på juristprogrammet
30 högskolepoäng

Handledare: Eva Lindell-Frantz

Termin för examen: VT13

Innehåll

SUMMARY	1
SAMMANFATTNING	2
FÖRORD	3
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 Presentation av uppsatsämnet	5
1.2 Syfte och frågeställningar	5
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Metod och material	6
1.5 Disposition	10
2 FÖRSÄKRINGSBART INTRESSE	12
2.1 Bakgrund	12
2.2 FAL	12
2.3 Begreppet intresse	13
2.3.1 Inledning	13
2.3.2 Intressebegreppet i FAL	13
2.4 Vad är ett lagligt intresse?	14
2.5 Vad är ett försäkringsbart intresse?	15
2.5.1 Enligt doktrinen	15
2.5.2 Hur sker bedömningen av om ett försäkringsbart intresse föreligger?	16
2.6 Sakrätter	17
2.7 Innebörden av begreppet ägare	18
2.8 Vägtrafikregistret	19
2.9 Risk och premie	20
3 FÖRSÄKRINGSVILLKOR	22
3.1 Utformning	22
3.2 Begreppet huvudsaklig brukare	24

3.3 Leasing	26
3.4 Avbetalning	28
3.4.1 Återtagandeförbehåll	29
3.4.2 Godtrosförvärv	30
3.5 Bevisregler	33
3.5.1 Inledning	33
3.5.2 I mål om försäkringsbart intresse	34
4 FORDONSMÅLVAKTER	36
4.1 Bakgrund	36
4.2 Begränsning av antalet fordon	37
4.3 Vägra registrera fordonsägare	38
4.4 Rätt att ta fordon i anspråk	40
5 ANALYS	42
5.1 Begreppen försäkringsbart intresse och ägare	42
5.2 Leasing och avbetalning	45
5.3 Övriga synpunkter	47
BILAGA A	49
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	50
RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	53

Summary

It is common for individuals purchasing vehicles via hire purchase in a readmission and / retention of title. The installment contract is usually written so that the buyer must take out motor insurance with an insurance company. The same applies to the leasing of a vehicle, where it is the lessee who usually must take out motor insurance. There are requirements thus ensuring that the policyholder is entitled to compensation in case of damage to the vehicle.

The Insurance Contracts Act states that compensation is due for any lawful interest covered by insurance, Chapter 6. 1 § 1 pc. FAL. In the preamble to the FAL and the doctrine there is no uniform definition of what is meant by an insurable interest. The legislative history of the FAL mentions very briefly what are non-legal interests such as one interruption insurance for a gambling house. Bengtsson says that the interests of the term imply the risk to loss when the insured property is damaged in the future. It is often rights in rem such as property rights that lead to insurable interest. Several insurance companies (see Section 3.1) require in their motor vehicle insurance that the insured must have an insurable interest in the property for the damage to be eligible for compensation from the insurance. In Swedish law there is no definition of what concerns property rights. The concept of ownership is a functional concept, which means that the owner of an object may be determined case by case depending on the situation. RF and ECHR imposes a protection of property. In the case of Hire Purchase with retention of title the purchaser becomes owner and is obliged to pay off his debt. If an insured event occurs, it may be problematic to determine who shall be entitled to compensation. The paper also touches on the problem of vehicle 'goalkeepers', then the concepts of insurable interest and the owners have a close connection to this. Vehicles 'goalkeepers' can be defined as someone who is the owner of the vehicle registry without being a real owner of the vehicle and its user.

A conclusion in the paper is that there are several different sets of rules (rights in rem, GFL, KkredL / AvbetKL, LVTR) affecting the assessment if the policyholder has an insurable interest as the owner of a vehicle, when the vehicle is purchased on installment with a retention of title. The problem is that the different regulatory systems do not interact with motor vehicle insurance, I suggest that insurance companies (trade organization Swedish Insurance) and trade association for the motor trade (eg Motor Industry Federation) should agree on a solution.

Sammanfattning

Det är vanligt att privatpersoner köper fordon på avbetalning med ett återtagande- och/ äganderättsförbehåll. I avbetalningskontraktet skrivs vanligtvis in att köparen ska teckna en motorfordonsförsäkring hos ett försäkringsbolag. Motsvarande gäller vid leasing av ett fordon, där det vanligtvis är leasingtagaren som ska teckna en motorfordonsförsäkring. Det finns några krav som försäkringstagaren måste uppfylla för att vid en skada på sitt fordon, vara berättigad till ersättning ur försäkringen.

I försäkringsavtalslagen anges att ersättning kan utges för varje lagligt intresse som omfattas av försäkringen, 6 kap. 1 § 1 st. FAL. I förarbetena till FAL och i doktrinen finns inte någon enhetlig definition av vad som menas med ett försäkringsbart intresse. Förarbetena till FAL nämner mycket kort vad som är ett icke lagligt intresse t.ex. en avbrottsförsäkring för en spelhåla. Bengtsson menar att intressebegreppet innebär risken att lida förlust när försäkringstagarens egendom skadas om en framtida händelse inträffar. Det är ofta sakrätter exempelvis äganderätt som leder till ett försäkringsbart intresse. Flera försäkringsbolag (se avsnitt 3.1) föreskriver i sina motorfordonsförsäkringsvillkor att försäkringstagaren ska ha ett försäkringsbart intresse i egenskap av ägare till fordonet för att vid en skada vara berättigad till ersättning ur försäkringen. I svensk rätt finns inte någon definition av vad som avse med äganderätt. Begreppet ägare är ett funktionsbegrepp vilket innebär att vem som är ägare till en sak får avgöras från fall till fall beroende på situationen. RF och EKMR uppställer ett skydd för egendom. Vid avbetalningsköp med återtagandeförbehåll blir köparen ägare efterhand pga. att han ska betala av sin skuld. Om ett försäkringsfall inträffar kan det vara problematiskt att avgöra vem som ska vara berättigad till ersättning. Uppsatsen berör också problemet med fordonsmålvakter, då begreppen försäkringsbart intresse och ägare har en nära koppling till detta. Kortfattat avse med en fordonsmålvakt någon som står som ägare i vägtrafikregistret utan att vara fordonets verkliga ägare och brukare.

En slutsats i uppsatsen är att det finns flera olika regelsystem (sakarätten, GFL, KkredL/AvbetKL, LVTR), som påverkar bedömningen om försäkringstagaren har ett försäkringsbart intresse i egenskap av ägare till ett fordon, när fordonet är köpt på avbetalning med ett återtagandeförbehåll. Problemet är att de olika regelsystemen inte samverkar med motorfordonsförsäkringsvillkoren, därför föreslår jag att försäkringsbolagen (branschorganisationen Svensk Försäkring) och branschorganisation för bilhandeln (exempelvis Motorbranschens Riksförbund) bör komma överens om en lösning.

Förord

Denna uppsats innebär slutet på mina juriststudier vid Lunds universitet.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Eva Lindell-Frantz för handledning och kommentarer.

Ett stort tack förtjänar Folksam, framförallt Maria Olsson, avdelningschef motor samt Länsförsäkringar AB i Stockholm, främst Tomas Hansson, jurist på avdelningen sakjuridik som lagt ner tid på att svara på mina frågor i enkäten.

Jag vill också tacka min familj och mina vänner som alltid stöttar mig.

Emilia Persson

Förkortningar

AvbetKL	Lag (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl.
AVKL	lag (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden
DCFR	Draft Common Frame of Reference
Ds	Departementsserien
EKMR	Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna
FAL	Försäkringsavtalslag (2005:104)
FVTR	Förordning (2001:650) om vägtrafikregister
GFAL	Lag (1927:77) om försäkringsavtal
GFL	Lag (1986:796) om godtrosvärk av lösöre
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätten
JT	Juridisk tidskrift
KFL	Konsumentförsäkringslag (1980:38)
KkredL	Konsumentkreditlag (2010:1846)
KKL	Konsumentköplag (1990:932)
KöpL	Köplag (1990:931)
LDEF	Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
LkL	Lag (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva
LVTR	Lag (2001:558) om vägtrafikregister
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
Prop.	Proposition
RF	Regeringsform (1974:152)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
TFF	Trafikförsäkringsförening
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
TR	Tingsrätten
TSL	Trafikskadelag (1975:1410)
UB	Utsökningsbalk (1981:774)

1 Inledning

1.1 Presentation av uppsatsämnet

Av FAL framgår att ersättning kan betalas ut om man har ett lagligt intresse som omfattas av försäkringen.¹ Försäkringsbolagen ställer i sina motorfordonsförsäkringsvillkor² krav på att försäkringstagaren ska ha ett ekonomiskt intresse i egenskap av ägare till ett fordon.³ Det blir aktuellt att bestämma om försäkringstagaren har ett sådant försäkringsbart intresse som omfattas av fordonets försäkring, när försäkringstagaren till försäkringsbolaget anmält att en skada har inträffat på sitt fordon. Vid framförallt leasing och vid avbetalningsköp med återtagande- och/äganderättsförbehåll, är det inte alltid enkelt att bestämma om försäkringstagaren har ett försäkringsbart intresse i enlighet med motorfordonsförsäkringsvillkoren. I stort sett alla bilfirmor ger en privatperson möjlighet att köpa en bil på avbetalning med återtagande- och/äganderättsförbehåll.

Begreppen försäkringsbart intresse och ägare till ett fordon har nära koppling till problemet med fordonsmålvakter.⁴ Med en fordonsmålvakt menas en privatperson eller en juridisk person som i vägtrafikregistret är inskriven som ägare till ett fordon, i stället för den som faktiskt äger eller brukar fordonet. Genom att använda fordonsmålvakter behöver inte den verkliga ägaren betala försäkringar, skatter och eventuella felparkeringsavgifter. Vid en skada kan det vara svårt att veta vem som har ett försäkringsbart intresse i fordonet vilket påverkar möjligheten att få försäkringsersättning. Det kan också innebära att försäkringspremien inte motsvarar den risk som försäkringsbolaget räknat med, då de fått felaktiga uppgifter.⁵

1.2 Syfte och frågeställningar

Uppsatsen kommer att belysa innebörden av begreppen försäkringsbart intresse och ägare till ett motorfordon⁶, eftersom dessa båda begrepp är av avgörande betydelse när det gäller att bestämma vem som har rätt att erhålla ersättning ur försäkringen för fordonet. Uppsatsens syfte är att utifrån begreppen försäkringsbart intresse och ägare utreda vilken betydelse som dessa begrepp har vid leasing och avbetalningsköp av motorfordon. Det

¹ Se avsnitt 2.2.

² Motorfordonsförsäkringen är en tilläggsförsäkring till den obligatoriska trafikförsäkringen.

³ Se avsnitt 3.1.

⁴ Se avsnitt 4.1.

⁵ Se avsnitt 2.9.

⁶ Av 2 § LDEF framgår att med ett motorfordon avses ett motordrivet fordon som används huvudsakligen på väg för person- eller godsbefordran.

finns en del rättspraxis som berör försäkringsbart intresse och ägare till motorfordon vid leasing och avbetalningsköp. Detta tyder på att området är praktiskt viktigt. Att det finns rättspraxis visar också på att det finns problem. Det finns heller inte någon liknande forskning från de senaste åren. Utifrån detta finns det skäl till att beröra problematiken.

I uppsatsen utgår jag ifrån följande frågeställningar:

- Vad är ett försäkringsbart intresse?
- Hur tolkas begreppet ägare till ett motorfordon?
- Vilken betydelse får ovanstående begrepp vid leasing och avbetalningsköp av motorfordon?

1.3 Avgränsningar

I denna uppsats behandlas enbart svensk rätt. Skälet till detta är att jag inte kan finna någon anledning till att genomföra en komparativ studie eftersom det inte finns utrymme och det inte är relevant för uppsatsens syfte. Av utrymmesskäl berör uppsatsen enbart motorfordonsförsäkring och till viss del trafikförsäkring, vilket innebär att övrig egendomsförsäkring och personförsäkring inte kommer att tas upp till behandling. Jag kommer inte att studera alla motorfordonsförsäkringsvillkor på marknaden utan jag väljer ut några av de större bolagens avtal.⁷ Anledningen till detta är att de valda bolagen har flest marknadsandelar och därför är dessa mest intressanta. I uppsatsen har jag använt empiriskt material bestående av en enkät som jag skickat till två av de största försäkringsbolagen. Anledningen till detta är att informationshanteringen underlättas om färre svarar och de två tillfrågade försäkringsbolagen har ungefär hälften av marknadsandelarna i försäkringsbranschen. Min avsikt med att ställa frågor till försäkringsbolagen är att få en bild av deras åsikter, syftet har således inte varit att erhålla statistisk säkerställda svar. I uppsatsen kommer flera rättsområden att beröras och det krävs därför ytterligare avgränsningar. När det gäller processrätt kommer jag enbart att beröra frågor om bevisbörda och beviskrav i försäkringsmål. I sakrättsligt hänseende kommer uppsatsen bara att behandla ägandebegreppet och godtrosförvärv vid äganderätts- och/återtagandeförbehåll. Uppsatsen behandlar allmän avtalsrätt när det gäller hur försäkringsvillkoren ska tolkas. Obeståndsrätt är aktuell i några av de rättsfall som uppsatsen hänvisar till eftersom försäkringstagaren i dessa fall är föremål för utmätning eller konkurs. Uppsatsen kommer inte självständigt beröra obeståndsrätten utan bara i samband med ett försäkringsbart intresse.

1.4 Metod och material

I uppsatsen används den rättsdogmatiska metoden. Merparten av rättsvetenskapliga framställningar betecknas som dogmatiska men

⁷ Se vilka bolag i avsnitt 1.4.

författaren förklarar sällan vad han menar med det.⁸ Förståelsen för begreppet rättsdogmatik verkar i nuläget splittrad och en förklaring kan därför behövas.⁹ Sandgren har utformat en lista över vad som kan känneteckna rättsdogmatiken.¹⁰ I listan nämns att rättsdogmatiken kännetecknas av att rättskällorna ska användas i överensstämmelse med rättskälleläran. Det finns enligt Sandgren åtminstone fyra rättskälleläror med olika innehåll.¹¹ I uppsatsen kommer jag dock inte uteslutande att använda lag, förarbeten, rättspraxis och doktrin. Då försäkringsrätten till stor del grundar sig på avtal mellan parter kommer avtalsvillkor att vara centralt i uppsatsen, med andra ord en rättskälla. Rättskällorna kommer att tolkas och systematiseras, vilket också Sandgren nämner i sin beskrivning av rättsdogmatisk metod.¹² Peczenik menar att olika rättskällors ställning i juridisk argumentation bestäms av vissa rättskälleprinciper. Han delar in rättskälleprinciperna i tre kategorier skall, bör och får beaktas.¹³ Jag har i uppsatsen gjort en egen indelning av använda rättskällor mot bakgrund av Peczeniks kategorisering av rättskälleprinciper. I uppsatsen *skall* avtalsvillkor mellan parterna beaktas liksom till viss del lagtext och denna är bindande. Med bindande avses att rättskällan är nödvändig för juridisk argumentation. Sedan följer prejudikat från HD och lagars förarbeten som *bör* beaktas. Uppsatsen kommer sedan att framhäva doktrin som *får* beaktas.¹⁴

Det finns flera olika metoder för att tolka en lag och lagtolkning görs med hjälp av rättskällorna.¹⁵ I uppsatsen använder jag en teleologisk lagtolkningsmetod som innebär att lagtexten tolkas enligt lagens ändamål.

När det gäller tolkning av försäkringsvillkor använder jag mig av avtalstolkning. Av denna anledning kommer jag därför att förklara vad som menas med detta. Först kan påpekas att det är vanligt med tvister om tolkning av försäkringsvillkor men dessa kommer sällan till domstolarna. Tvister avser ofta avgränsningen av den försäkrade risken där försäkringsbolagen i stort sett inte är styrda av regler. Det är svårt att ange den försäkrade riskens omfattning med en sådan noggrannhet att all osäkerhet är utesluten. Tidigare var det vanligt att försäkringsbolagen inhämtade yttranden från sakkunniga nämnder med jurister i t.ex. Skadeförsäkringens villkorsnämnd vars utlåtanden bolagen i allmänhet följde. Nämnderna är avskaffade och dess uppgifter är delvis övertagna av försäkringsbolagens interna skadeprövningsnämnder. Konsumenter har även möjlighet att få ett uttalande av Allmänna reklamationsnämnden.¹⁶

⁸ Sandgren, s. 649.

⁹ Kellgren och Holm, s. 47.

¹⁰ Sandgren, s. 649.

¹¹ Sandgren, s. 651.

¹² Sandgren, s. 652.

¹³ Peczenik, s. 35.

¹⁴ Jfr Peczenik, s. 35f.

¹⁵ Hydén, s. 156f.

¹⁶ Bengtsson (2010), s. 50.

Försäkringsvillkor är i de flesta fall exempel på standardavtal som ingås genom i förväg utarbetade formulär med standardiserade avtalsklausuler.¹⁷ Nedan berörs tolkning av försäkringsavtal där villkoren är utformade av försäkringsbolaget utan att försäkringstagaren varit delaktig. När försäkringsvillkor ska tolkas används de allmänna tolkningsprinciperna vid standardavtal.¹⁸ Vid tolkning av försäkringsvillkor bortses ofta från den individuella situationen, eftersom enskilda klausuler bara undantagsvis diskuteras när ett försäkringsavtal ingås. Det kan ändå finnas skäl till att bestämma en generell innebörd av ett villkor som försäkringsbolaget kan basera sin riskbedömning på och försäkringstagaren kan utgå ifrån. Från försäkringsbolagens sida betonas ofta vikten av att bolagen får ett fast underlag för sina kalkyler vilket leder till att försäkringsskyddet motsvarar den premie som försäkringstagare har betalat. Försäkringsbolagen framhåller även tanken på en riskgemenskap¹⁹ inom kollektivet av försäkringstagare, föranleder att alla försäkringstagare ska behandlas lika och få det skydd som avses i avtalet.²⁰ På försäkringstagarens sida betonas ofta intresset av skydd och trygghet.²¹ Försäkringstagaren brukar vara i ett underläge både ekonomiskt och kunskapsmässigt. Av denna anledning menar Bengtsson att social hänsyn kan var ett skäl att tolka undantag i försäkringsavtalet till den svagare partens fördel (försäkringstagaren).²²

Hellner menar att domstolen inte kan kräva att försäkringstagaren ska förstå vilket skydd han har genom att bara läsa ordalydelsen av försäkringsvillkoret.²³ Bengtsson delar Hellners åsikt och menar dessutom att det är få försäkringstagare som läser igenom villkoren innan eller efter avtalsslutet ifall inte ett försäkringsfall inträffar.²⁴ Hellner anser att vid villkorstolkning ska hänsyn tas till klausulens syfte, försäkringen och kundkretsens art, traditioner i fråga om formulering, anslutning till lagens uttryckssätt och gängse praxis. Det ska även prövas vad som sakligt sett är en förnuftig och rimlig reglering med hänsyn till vilka värderingar som lagstiftningen har när en sådan prövning är möjlig.²⁵ Facktermer ska enligt Hellner tolkas i enlighet med hur termen används i lag oavsett vad en försäkringstagare kan förstå med dem.²⁶

Bengtsson kommenterade Hellners och HD:s uttalande om villkorstolkning i samband med en diskussion om företagsförsäkring. Angående att ta hänsyn till klausulens syfte menar Bengtsson att det bara bör betyda att begränsning av försäkringens omfattning ska gälla de typiska skador som

¹⁷ Bengtsson (2010), s. 50.

¹⁸ Bengtsson (2012), s. 42.

¹⁹ Betyder att försäkringstagare med någorlunda likartad riskbild förs samman i grupper där sedan premien räknas ut kollektivt. Försäkringsbolaget fungerar som en representant för kollektivet och svarar för att de kostnader som ska täcka riskerna fördelas på ett rättvist sätt.

²⁰ Bengtsson (2010), s. 50f.

²¹ Bengtsson (1998), s. 83 och Bengtsson (2010), s. 52.

²² Bengtsson (2010), s. 52.

²³ Hellner, s. 72.

²⁴ Bengtsson (2010), s. 52.

²⁵ Enligt HD i NJA 2001 s. 750 gäller detta fortfarande.

²⁶ Hellner, s. 73.

försäkringsbolaget avsett och inte räkna in andra risker av mer särpräglad slag. Att försäkringens och kundkretsens art ska beaktas innebär att det ska göras skillnad på företagsförsäkring och konsumentförsäkring.²⁷ När det gäller traditioner i fråga om formulering är Bengtsson kritisk, han menar att det betyder att försäkringsbolaget kan åberopa att en lydelse sedan gammalt haft en viss betydelse som därför ska tolkas på ett visst sätt. Det är inte alldeles lätt för en försäkringstagare att veta om denna tradition. Följaktligen anser Bengtsson att den enbart får betydelse vid vissa försäkringar där försäkringstagaren har god insikt (t.ex. vid sjöförsäkring). Angående gängse praxis kan det ifrågasättas vilken betydelse denna har vid olika försäkringstyper, om praxis ska kunna åberopas till försäkringsbolagens fördel. Försäkringstagaren har sällan kunskap om hur ett visst villkor tillämpas i praktiken. Det stämmer inte med avtalsrättsliga principer att en okänd praxis ska bli avgörande till bolagets förmån. Försäkringstagaren kan å sin sida åberopa att ett undantag i allmänhet brukar få en restriktiv tolkning. Angående vad som sakligt sett är en förnuftig och rimlig reglering anser Bengtsson att det ska göras en objektiv bedömning.²⁸

I målet NJA 2001 s. 750 uttalade HD att om något rimligt resultat inte kan uppnås får mera generella tolkningsprinciper tillämpas, den s.k. oklarhetsregeln. Oklarhetsregeln är en tolkningsregel, som innebär att om försäkringsvillkoret inte är fullt klart bör det tolkas till nackdel för dess författare, dvs. försäkringsbolaget. För konsumentförsäkringar finns regeln i 10 § AVKL som stadgar att om innebörden av ett avtalsvillkor som inte har varit föremål för individuell förhandling är oklar, ska vid en tvist mellan en näringsidkare och en konsument villkoret tolkas till konsumentens förmån. Detta lagrum har tillkommit på grund av ett EG-direktiv.²⁹ Enligt förarbetena till AVKL är ett villkor oklart om ordalydelsen ger utrymme för flera tolkningar och det inte finns andra tolkningsdata som skingrar oklarheten.³⁰ Bengtsson menar att domstolarna ofta inskränker sig till en språklig tolkning för att slå fast om ett villkor är oklart.³¹ För företagsförsäkring är oklarhetsregeln inte reglerad i lag och regeln har en mer begränsad betydelse. I uppsatsen kommer jag att använda ovanstående villkorstolkningsmetoder.

I uppsatsen använder jag empiriskt material bestående av en enkät, se bilaga A. Jag har per telefon varit i kontakt med en avdelningschef för motor och en försäkringsjurist på Folksam samt en jurist, på Länsförsäkringar AB i Stockholm. För att ta reda på om försäkringsbolagens representanter var intresserade av att svara på frågorna i enkäten. Sedan har jag per E-post skickat mina frågor till ovanstående representanter. Jag fick svar på frågorna per E-post och dessa svar har jag sedan införlivat i uppsatsen. Till Länsförsäkringar AB har jag även ställt några kompletteringsfrågor som jag

²⁷ Vid Hellners uttalande gjordes inte någon skillnad mellan försäkring för företag och konsumenter.

²⁸ Bengtsson (2010), s. 62f.

²⁹ Direktiv 93/13/EEG om oskäligen villkor i konsumentavtal.

³⁰ Prop. 1994/95:17 s. 101.

³¹ Bengtsson (2010), s. 55f.

redogör för i uppsatsen. Enkätsvaren representerar försäkringsbolagens uppfattning då frågorna syftat till att få fram försäkringsbolagens åsikter och inte enskilda medarbetares. Jag har frågat representanter som specifikt arbetar med motorfordonsförsäkring. Syftet med att ställa frågor till försäkringsbolagen var att jag ville få en bild av hur de ser på de problem som min uppsats behandlar. Av bilaga A kan utläsas att frågorna i enkäten består av öppna frågor. Anledningen till att jag valt att arbeta med öppna frågor är att jag inte vill leda respondenten in i en viss riktning och att det med denna metod dessutom finns möjlighet till uttömmande svar.

Angående materialet har jag jämfört försäkringsvillkor för motorfordon avseende privatpersoner och företag från följande försäkringsbolag, If, Länsförsäkringar, Folksam och Trygg-Hansa. Eftersom de jämförda försäkringsbolagens försäkringsvillkor är mycket lika har jag valt att utgå från Länsförsäkringars försäkringsvillkor för motorfordon avseende privatpersoner som exempel, se avsnitt 3.1. När det gäller motorfordonsförsäkring avseende företag har jag tyvärr inte fått del av If:s försäkringsvillkor.

I uppsatsen utgår jag i stor utsträckning från förarbeten till GFAL, detta eftersom FAL hänvisar till dessa. I doktrinen intar Jan Hellner och Bertil Bengtsson en betydande ställning. Hellner har i ”Försäkringsrätt”, 1965 förklarat och utvecklat sina tankar om GFAL. Bengtsson har i ”Försäkringsavtalsrätt”, 2010 gett en översikt över vissa allmänna frågor och kommenterat FAL. I uppsatsen använder jag även DCFR:s definition av begreppet ägare. Mina resonemang bygger i vissa delar på praxis från hovrätterna, fallen har hittats via databasen InfoTorg Juridik.³² Jag använder mig av HovR:s domar eftersom det i stort sett saknas avgöranden från HD avseende tolkningen av begreppen ägare, försäkringsbart intresse och huvudsaklig brukare.

1.5 Disposition

Inledningsvis kan påpekas att analyserande synpunkter presenteras fortlöpande i uppsatsen. När det i uppsatsen står han menar jag även hon och hen. Efter detta inledande kapitel lämnas i kapitel två en redogörelse för vad som menas med ett lagligt intresse och försäkringsbart intresse. Kapitlet berör även sakrätt, begreppet ägare till ett motorfordon, vägtrafikregistret samt risk och premie.

Kapitel tre behandlar inledningsvis motorfordonsförsäkringsvillkoret avseende vem försäkringen gäller för. Därefter analyseras försäkringsvillkoret utifrån rättspraxis, särskilt berörs problematiken kring ägarbegreppet vid leasing och köp av motorfordon på avbetalning. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om bevisbörda och beviskrav i mål om försäkringsbart intresse.

³² Undantaget är Svea HovR mål nr T 533-01 som jag beställde på www.domstol.se

Kapitel fyra behandlar problemet med s.k. fordonsmålvakter. Kapitlet tar sin utgångspunkt i Transportstyrelsen och Kronofogdemyndighetens förslag på området, vidare beaktas även resultat av de utredningar som tillsatts av regeringen för att komma till rätta med denna företeelse.

Kapitel fem innehåller en sammanfattande analys som återkopplar till de frågeställningar som behandlats i uppsatsen.

2 Försäkringsbart intresse

2.1 Bakgrund

I försäkringsrätten introducerades termen intresse i mitten av 1800-talet i syfte att markera att egendomsförsäkringens föremål var det intresse som bestod i att egendomen bevarades. Inom sjöförsäkringen hade behovet av en utvidgning av försäkring uppkommit eftersom det var fler personer än ägare till ett fartyg som fann sig tvungna att teckna en försäkring som skydd mot en förlisning av fartyget.³³

En oinskränkt avtalsfrihet gällde på försäkringsrättens område. Först 1928 fick vi en lag om försäkringsavtal (här kallad GFAL). Syftet med GFAL var att ge ledning till försäkringsbolagen vid utformning av försäkringsvillkoren så att villkoren fick ett klart och juridiskt godtagbart innehåll, av dessa skäl förekom många dispositiva bestämmelser i lagen.³⁴ 1974 tillsattes försäkringsrättskommittén med uppgift att göra en översyn av försäkringslagstiftningen. I direktivet till kommittén framhölls bl.a. att försäkringstagaren vanligtvis var i underläge i förhållande till försäkringsbolaget. Kommitténs arbete inriktades på att förstärka konsumenternas ställning genom en särskild konsumentförsäkringslag.³⁵ 1981 trädde KFL i kraft, lagen gällde när konsumenter för privat ändamål tecknat skadeförsäkringar t.ex. motorfordonsförsäkring. KFL innebar att konsumenterna fick en betydligt bättre ställning då lagen till stor del var tvingande mot försäkringsbolagen.³⁶ På grund av att det inte ansågs lämpligt att KFL reglerade när försäkringsersättning skulle utges, innehöll lagen ingen regel om att en försäkringstagare eller tredje man måste ha ett intresse i ett objekt för att vara berättigad till försäkringsersättning.³⁷

2006 trädde en ny FAL i kraft som ersatte GFAL och KFL. Denna reform utgjorde en nödvändig modernisering av lagstiftningen. Syftet var att ge försäkringstagarna ett starkt skydd vid alla typer av försäkringar.³⁸

2.2 FAL

Individuell skadeförsäkring indelas i FAL i konsumentförsäkring (kap. 2-7) och företagsförsäkring (åttonde kapitlet). I ett nionde kapitel i lagen finns bl.a. regler om tredje mans rätt enligt försäkringsavtalet. Begreppet intresse nämns tre gånger. Först i 1 kap. 4 § FAL i definitionen av vem som är att

³³ Tullberg, s. 21f.

³⁴ SOU 1925:21, s. 58f.

³⁵ Prop. 1979/80:9, s. 20.

³⁶ Se prop. 1979/80:9, s. 1.

³⁷ Prop. 1979/80:9, s. 97 och jfr prop. 2003/04:150, s. 438.

³⁸ Prop. 2003/04:150, s. 1.

anse som försäkrad: vid skadeförsäkring den vars intresse är försäkrat mot skadan. Vid skadeförsäkring för konsumenter används begreppet intresse mer specifikt i 6 kap. 1 § 1 st. FAL. Paragrafen anger att ersättning kan utges för varje lagligt intresse som omfattas av försäkringen. I fråga om företagsförsäkring gäller 8 kap. 18 § FAL som dock hänvisar tillbaka till intressebegreppet i 6 kap. 1 § 1 st. FAL. Slutligen omnämns begreppet intresse i rubriken till 9 kap. FAL som påpekats ovan, gäller tredje mans intresse.

2.3 Begreppet intresse

2.3.1 Inledning

I doktrinen finns flera olika definitioner av vad som avses med ett intresse i försäkringsrättens mening. Hult definierar begreppet intresse som en sådan relation till en sak att någon vid en viss inträffad händelse kan lida en förmögenhetsförlust.³⁹ Bengtsson definition är något enklare än Hults. Enligt Bengtsson menas med intresse risken att lida förlust när försäkringstagarens egendom skadas om en framtida händelse inträffar.⁴⁰ Hults och Bengtssons definitioner av intressebegreppet är lika, dock betonar Hult att begreppet intresse endast avser en förlust av ekonomiskt slag medan Bengtsson inte utesluter att även andra intressen än ekonomiska kan försäkras. Radetzki anser att ett visst intresse är försäkrat innebär att enbart en särskild typ av förlust omfattas av försäkringen eller att ersättning utges om en händelse inträffar som omfattas av försäkringen.⁴¹ Det borde, enligt min mening, vara en självklarhet att en inträffad skada ska omfattas av försäkringen för att ersättning ska utges. Radetzkis betoning på detta kan därför anses överflödig.

2.3.2 Intressebegreppet i FAL

Intressebegreppet har inte fått en lika central roll i nya FAL som i GFAL, definitionen av begreppet har dock inte ändrats nämnvärt.⁴² I förarbetena till 6 kap. 1 § 1 st. FAL anges att paragrafen ska tolkas på samma sätt som i 35 § GFAL.⁴³ I 35 § GFAL angavs att skadeförsäkring fick avse varje lagligt intresse - försäkringstagarens eller tredje mans som kunde uppskattas i pengar.

Radetzki ifrågasätter emellertid om intressebegreppet bör anses ha samma räckvidd i FAL som i GFAL. Skälen till detta är att, enligt 1 kap. 6 § 1 st. FAL, gäller lagens tvingande bestämmelser endast till förmån för den försäkrade. GFAL var däremot tvingande för både försäkringsbolag och

³⁹ Hult, s. 63f.

⁴⁰ Bengtsson (2012), s. 80.

⁴¹ Radetzki (1998), s. 96.

⁴² Bengtsson (2010), s. 303.

⁴³ Prop. 2003/04:150, s. 438.

försäkringstagare. Enligt Radetzki kan inte 6 kap. 1 § 1 st. FAL hindra parterna från att sluta ett försäkringsavtal som kan jämföras med ett vad.⁴⁴ Hellner anser att GFAL:s intressebegrepp bl.a. syftade till att hindra förekomsten av s.k. vadförsäkringar vilka anses medföra risk för att försäkringstagaren uppsåtligt framkallar ett försäkringsfall.⁴⁵ Radetzki menar emellertid att allmänna civilrättsliga grundsatser har till följd att vadslagning och andra osedliga avtal som huvudregel inte erkänns av rättsordningen och därför inte kan försäkras. Mot bakgrund av allmänna civilrättsliga grundsatser menar Radetzki därför att intressebegreppet har tvingande verkan även mot försäkringsbolagen.⁴⁶ I förarbetena till FAL framhålls också att regeln i 6 kap. 1 § 1 st. FAL är tvingande genom att avtal om försäkring av ett icke lagligt intresse inte är bindande.⁴⁷ Enligt Radetzki är det inte självklart att intressebegreppet i FAL nödvändigtvis har samma räckvidd som i GFAL. Radetzki anser pga. detta att regeringens uttalande i propositionen är väl kategoriskt.⁴⁸

Min tolkning av Radetzkis uttalanden är att rättsläget trots allt inte har förändrats i och med införandet av 1 kap. 6 § 1 st. FAL och 6 kap. 1 § 1 st. FAL. Denna slutsats får även stöd i att lagstiftaren i förarbetena till FAL anger att intressebegreppets betydelse är detsamma som i GFAL.⁴⁹

2.4 Vad är ett lagligt intresse?

Enligt förarbetena till 35 § GFAL gäller för all skadeförsäkring att försäkringen måste avse ett lagligt ekonomiskt intresse i försäkringsobjektet. Numera diskuteras möjligheten att försäkra ett ideellt intresse.⁵⁰ Om det föreligger en utfästelse som föreskriver att ersättning för inträffad skada ska tillkomma någon, vars intresse inte berörs av skadan, är detta inte ett försäkringsavtal. När det intresse som finns inte är lagligt, blir avtalet på denna grund ogiltigt.⁵¹ Det är enklare att förklara vad som är ett icke lagligt intresse än vad som är ett lagligt intresse. I propositionen till FAL anges att påpekandet i lagtexten om att ersättning enbart utgår för lagligt intresse är närmast att betrakta som ett förtydligande för försäkringsavtalets del av den allmänna principen att avtal stridande mot lag och goda seder är utan rättsverkan. Denna bestämmelse kan främst åberopas i fråga om rätt till ersättning till verksamheter som, med den försäkrades kännedom, har varit kriminella eller annars lagstridiga, t.ex. avbrottsförsäkring för en spelhåla.⁵²

Hellner anser att det inte är möjligt att försäkra sig mot en förlust som

⁴⁴ Radetzki (2007/08), s. 68.

⁴⁵ Hellner, s. 215.

⁴⁶ Radetzki (2007/08), s. 68.

⁴⁷ Ds 1993:39, s. 254 och prop. 2003/04:150, s. 438.

⁴⁸ Radetzki (2007/08), s. 68.

⁴⁹ Prop. 2003/04:150, s. 438.

⁵⁰ Se avsnitt 2.5.2.

⁵¹ SOU 1925:21, s. 116.

⁵² Prop. 2003/04:150, s. 192.

uppstår när man smugglar varor.⁵³ Bengtsson påpekar dock att egendom som används på ett icke lagligt sätt inte är något förbjudet objekt för försäkring. Ett exempel är att en fastighet används för bordellverksamhet, inte hindrar att fastigheten försäkras.⁵⁴ Försäkringen kan dock inte täcka utebliven vinst pga. bordellverksamheten. I detta sammanhang anser Bengtsson att intressebegreppet verkar vara liktydigt med förlust av lagliga fordringar eller andra ekonomiska tillgångar. Detta innebär att lagligt inte är detsamma som ickebrottsligt. Det går inte heller att omskriva lagligt med rättsenligt eftersom culpaansvar i sådant fall inte skulle kunna försäkras.⁵⁵

2.5 Vad är ett försäkringsbart intresse?

2.5.1 Enligt doktrinen

I sin analys av vad som utmärker ett försäkringsbart intresse gör Hult en uppdelning mellan medelbart och omedelbart intresse. Med medelbart intresse menas det intresse som den har, som inte har någon direkt relation till en sak, men som om saken skadas eller går förlorad likväl indirekt lider en förlust. Ett exempel är att en kommissionär drabbas av en förlust av provision när kommissionsgodset förstörs under transport till kommittenten.⁵⁶

Med omedelbart intresse menas att en person står i ett sådant rättsförhållande till saken att denna omedelbart utgör en förmögenhetstillgång för denne. En ägare till saken eller någon som har pant- eller nyttjanderätt i en sak, kan anses ha ett omedelbart intresse i egendomen.⁵⁷ Omedelbara intressen har också karaktären av förhållanden av förmögenhetsvärde vilket innebär att avgörande för försäkringsvärdet är försäkringstagarens intresse i saken.⁵⁸

Hellner menar, precis som Hult, att begreppet intresse innebär att försäkringstagaren har en viss relation till t.ex. ett hus eller till lösöre (dvs. till ett särskilt objekt). Denna relation har samband med begreppet förlust. Om t.ex. ett hus brinner ner och ägaren till huset lider en förlust har han därigenom ett intresse i huset. Genom att ägaren försäkrar ett intresse i huset anknyts försäkringen till den förlust som han kan drabbas av i egenskap av ägare. Hellner menar också att ägaren till huset kan lida förlust på flera olika sätt. Med andra ord har ägaren olika intressen knutna till huset som han kan försäkra. Som exempel kan nämnas att om huset är ett hyreshus förlorar ägaren vid en brand både huset men även hyresintäkter. Om ägaren vill skydda sig mot hyresförluster får han teckna en särskild typ av försäkring.

⁵³ Hellner, s. 220.

⁵⁴ Se också SOU 1989:88, s. 331.

⁵⁵ Bengtsson (2010), s. 304.

⁵⁶ Hult, s. 66.

⁵⁷ Hult, s. 65.

⁵⁸ Hult, s. 66f.

Detta innebär alltså att olika försäkringstyper avser att försäkra olika typer av intressen. Hellner menar att eftersom fler än ägaren kan lida en förlust om huset brinner är det viktigt att skilja mellan olika personers förluster.⁵⁹ Det är dock inte möjligt att teckna försäkring på någon helt främmande persons egendom för att, om denna skadas, få ut ersättning. Om ett föremål skadas efter att det har sålts, kan inte den som tidigare ägt egendomen få ut ersättning ur försäkringen för detta även om denne har en försäkring som fortfarande gäller för objektet.⁶⁰

2.5.2 Hur sker bedömningen av om ett försäkringsbart intresse föreligger?

Hellner anser att försäkringsbolagen ska göra en ekonomisk bedömning för att avgöra om det föreligger ett försäkringsbart intresse i ett visst objekt. Enligt Hellner räcker det att personen som begär ersättning intar en sådan ställning till den försäkrade egendomen, att han drabbas av ekonomisk förlust om denna skadas. Försäkringstagaren behöver följaktligen inte ha någon rätt till egendomen.⁶¹ I ett mål från Svea HovR⁶² var en av frågorna om försäkringstagaren hade ett försäkringsbart intresse i en bil som köpts på avbetalning. HovR, som delade TR:ns bedömning, fann att försäkringstagaren till följd av sin betalningsskyldighet enligt ett avbetalningskontrakt, hade ett ekonomiskt intresse i bilen som därmed omfattades av försäkringen. TR:n hänvisade i sina domskäl till Hellners uttalanden (ovan) och ansåg att den av honom förordade tolkning av begreppet ekonomiskt intresse skulle tillämpas i målet.

Hellner menar att i de flesta fall grundar sig det ekonomiska intresset på en rättslig relation. Det är inte särskilt ofta som det går att få ersättning för ett föremål utan att stå i något rättsligt förhållande till detta eller till dess ägare. De rättsliga förbindelserna kan vara olikartade men ofta är dessa sakrätter som kan leda till att det föreligger ett försäkringsbart intresse.⁶³

Bengtsson menar att det nuförtiden inte finns något krav på att en skadeförsäkring måste täcka en ekonomisk förlust.⁶⁴ Detta innebär alltså att ideella intressen skulle kunna försäkras.⁶⁵ Radetzki hänvisar dock till 1 kap. 1 § 1 st. FAL som anger att en skadeförsäkring är en försäkring mot ekonomisk förlust. Men Radetzki menar emellertid att skrivningen i FAL inte hindrar ett försäkringsbolag att meddela försäkring för ideella intressen. Frågan har dock inte diskuterats i förarbetena till FAL.⁶⁶ I försäkringsrätten gäller annars produktfrihetens princip vilket innebär att försäkringsbolagen

⁵⁹ Hellner, s. 213.

⁶⁰ Hellner, s. 218.

⁶¹ Hellner, s. 218.

⁶² Mål nr T 533-01.

⁶³ Hellner, s. 218f.

⁶⁴ Jfr Hellner ovan.

⁶⁵ Bengtsson (2010), s. 305.

⁶⁶ Radetzki (2007/08), s. 67.

kan välja vilka intressen som de är villiga att försäkra. Den obligatoriska trafikförsäkringens omfattning har dock lagstiftaren ingående reglerat i TSL.⁶⁷ Det finns dock inget hinder att en trafikförsäkring täcker mer än vad som framgår av TSL. Produktfrihetens princip kan troligen förklara varför förarbetena till FAL inte diskuterat vilken typ av intressen som borde kunna försäkras.

2.6 Sakrätter

Begreppet intresse har en nära koppling till sakrätter genom att den som har ett sakrättsligt skydd oftast har ett ekonomiskt intresse i försäkringsobjektet. Håstad anser att det inte finns någon ”riktig” uppfattning om vad som menas med sakrätt eftersom det är ett framställningstekniskt begrepp.⁶⁸ Undén menar att sakrätten omfattar vissa rättigheter vilka är försedda med ett sakrättsligt skydd. När det gäller lös egendom är äganderätt och panträtt sakrätter.⁶⁹ Hessler anser att Undéns uppdelning ger uttryck för en onaturlig splittring av särskilda rättighetstyper, eftersom sakrätten och obligationsrätten behandlas var för sig. En sådan uppdelning kan medföra att man ignorerar att det sakrättsliga regelsystemet är betydligt mer nyanserat än vad en sådan uppdelning ger uttryck för. Enligt Hessler finns det därför skäl att söka efter regler om tredjemansskydd vid rättighetstyper som inte betraktas som sakrätter t.ex. nyttjanderätt till lös egendom.⁷⁰

Det sakrättsliga skyddet blir intressant att diskutera när frågor om tredjemansskydd är aktuella i samband med att den som äger något överlåter det till någon annan. Med andra ord när problem med ”äganderättens övergång” uppstår.⁷¹ Det blir då aktuellt att diskutera vem som besitter en sak eftersom denne också presumeras att vara dess ägare. Den som t.ex. påstår att han äger en viss sak utan att ha den i sin besittning har bevisbördan för sitt påstående. Om det inte går att utreda vem som egentligen äger saken, förlorar den som påstår sig äga saken. Vid överlåtelse av en sak är det inte tillräckligt att ett överlåtelseavtal mellan köparen och säljaren träffas. Så länge som saken finns kvar i säljarens besittning är köparen inte skyddad mot att saken tas i anspråk av överlåtarens borgenärer. För att köparen ska vara skyddad mot säljarens borgenärer (tredje man) krävs antingen att köpet registrerats hos en myndighet eller att köparen fått saken i sin besittning, den s.k. traditionsprincipen.⁷²

⁶⁷ Bengtsson (2010), s. 131.

⁶⁸ Håstad (2000), s. 16.

⁶⁹ Undén, s. 9f.

⁷⁰ Hessler, s. 11.

⁷¹ Hessler, s. 13f.

⁷² Håstad (2000), s. 51.

2.7 Innebörden av begreppet ägare

I svensk rätt finns inte någon definition av begreppet ägare. Äganderätten är negativt bestämd t.ex. brukar det anges att ägaren får utnyttja sin egendom som han vill om inte begränsningar följer av lag eller avtal som han har ingått. Det är möjligt för en ägare att upplåta nyttjanderätt till en sak under en viss tid vilket är en övergående begränsning.⁷³ Äganderätten har inte en oföränderlig innebörd utan kan komma att ändras genom ny lagstiftning vilket också förekommer. Det finns alltså inte någon ”ursprunglig, oinskränkt äganderätt” som kan fungera som ett fast riktmärke.⁷⁴ I 2 kap. 15 § RF finns dock ett visst skydd för äganderätten genom huvudregeln att ingen kan tvingas att avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation. RF ger dock inte någon förklaring vad som avses med skydd för äganderätt. I tilläggsprotokollet (1952) EKMR artikel 1 anges att både fysiska och juridiska personer ska ha rätt till respekt för sin egendom. Praxis från Europadomstolen fungerar som vägledande för hur begreppet äganderätt ska tolkas. Äganderätten är ett funktionsbegrepp vilket innebär att vem som är ägare till en sak får avgöras från fall till fall beroende på situationen.⁷⁵

Inom EU arbetar man med att samordna de nationella civilrättsordningarna mellan EU:s medlemsländer.⁷⁶ I detta arbete har gjorts jämförelser av synen på äganderättsbegreppet. Från början var detta arbete ett rent akademiskt projekt. Kommissionen lyckades dock göra om projektet till ett EU-projekt med syfte att utarbeta principer för en europeisk civilrätt vilket resulterade i 2009 års DCFR.⁷⁷ Herre anser att oavsett om DCFR leder till lagstiftningsharmonisering kan reglerna i DCFR fungera som ett jämförelseunderlag och ibland även som beskrivning av vad som får anses gälla i Sverige när avtalsbestämmelser saknas.⁷⁸ HD har i några mål hänvisat till DCFR.⁷⁹

Av DCFR:s paragraf VIII. – 1:202: Äganderätt följer att: ”Äganderätt” är den mest omfattande rätt en person, ”ägaren”, kan ha över egendom. Den rätten inkluderar ensamrätt, så långt det är förenligt med gällande lagar eller rättigheter som beviljats av ägaren, att använda, åtnjuta, ändra, förstöra, förfoga [över] och återvinna egendom.⁸⁰

Från svensk synvinkel är denna definition inte kontroversiell utan återspeglar vår syn på äganderättens innebörd.⁸¹

⁷³ Hessler, s. 42 och Håstad (2000), s. 23.

⁷⁴ Millqvist (2011), s. 26.

⁷⁵ Hessler, s. 17 och 42.

⁷⁶ Framgår av von Bar m.fl. Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law Draft Common Frame of Reference (DCFR).

⁷⁷ Herre, s. 933f.

⁷⁸ Herre, s. 935f.

⁷⁹ Målen är NJA 2009 s. 672, NJA 2010 s. 629 och NJA 2011 s. 600.

⁸⁰ Cit. från Luger, Faber m.fl. s. 189.

⁸¹ Millqvist (2011), s. 27 jfr Undén, s. 64.

2.8 Vägtrafikregistret

På grund av att uppsatsen behandlar begreppet ägare till ett motorfordon är det relevant att redogöra för vilken betydelse vägtrafikregistret har i sammanhanget. Vägtrafikregistret är utformat i enlighet med LVTR och Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för registret. Vägtrafikregistret har till ändamål att tillhandahålla personuppgifter för verksamhet som stat eller kommun ansvarar för i fråga om fordonsägare och även försäkringsbolagen har möjlighet att ta del av dessa uppgifter, 5 § LVTR. När en privatperson eller ett företag registreras i det nationella vägtrafikregistret som ägare till ett visst fordon, medför detta en skyldighet att betala fordonsskatt och trafikförsäkring. För att få bruka ett motorfordon krävs en registrering i vägtrafikregistret, 12 § LVTR. En ägare till ett fordon är skyldig att teckna en trafikförsäkring om fordonet är trafikförsäkringspliktigt.⁸² Trafikförsäkringsplikten samspelar med LVTR.⁸³ Försäkringsbolagen har en skyldighet att tillhandahålla en privatperson eller en juridisk person en trafikförsäkring och utöver denna försäkring finns en möjlighet att teckna en motorfordonsförsäkring. Vid tecknande av motorfordonsförsäkring hämtar försäkringsbolagen uppgifter från vägtrafikregister. Det är därför av vikt att redogöra för innehållet i LVTR. I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa, 6 § LVTR. Undantag finns i 4 § LVTR som anger att när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år ska bestämmelserna i lagen tillämpas på innehavaren. I vägtrafikregistret kan enbart en person registreras som ägare till ett fordon, trots att det finns personer som äger motorfordon tillsammans s.k. samäganderätt.⁸⁴ Enligt bilaga 1 i LVTR ska det i vägtrafikregistret anges om fordonet innehavs p.g.a. kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Transportstyrelsen genomför ingen kontroll vid inregistrering av en ny ägare till ett fordon utan litar på att de uppgifter som kommer in är korrekta. Detta innebär att registret i vissa fall innehåller ägaruppgifter som inte stämmer med de verkliga förhållandena. I propositionen till LVTR framhölls dock att det inte är meningen att en civilrättslig prövning ska göras av de ägaruppgifter som förs in i registret. Registret bör ändå ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter avseende vem som är registrerad som fordonsägare även om denne inte i civilrättslig mening skulle vara rätt ägare.⁸⁵ Att vara registrerad som ägare i vägtrafikregister innebär inte att man har ett sakrättsligt skydd utan registret kan bara fungera som ett av flera argument vid påstående av att någon är civilrättslig ägare till fordonet.

En fråga i enkäten (se bilaga A) är om Folksam och Länsförsäkringar AB anser att det bör införas en kontroll av den som uppger sig vara ägare till ett fordon också är detta innan denne får registreras som ägare i

⁸² Framgår av 2 § TSL.

⁸³ Jfr 4 § LVTR med 2 § 2 st. TSL.

⁸⁴ Jfr <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Agarbyte/>, 2012-12-16.

⁸⁵ Prop. 2000/01:95, s. 77.

vägtrafikregistret. Folksam svarade att det vore bra om Transportstyrelsen genomförde en kontroll innan en ny ägare till ett fordon registreras i vägtrafikregistret. Bolaget menade samtidigt att det hela låter som ett kostsamt och svåradministrerat projekt.⁸⁶ Länsförsäkringar AB påpekade att det är svårt att se vad kontrollen skulle kunna innebära. Frågan är om en sådan granskning inte skulle ”kosta mer än det smakar”. Länsförsäkringar ifrågasatte i sitt svar hur en kontroll skulle kunna gå till då en bil kan överlåtas på ett antal olika sätt, t.ex. arv, testamente, gåva, byte och köp.⁸⁷ Det bör framhållas att jag ställde frågan för att få en uppfattning om försäkringsbolagens allmänna inställning till en kontroll, hur en sådan prövning skulle kunna göras är alltså en annan sak. Min slutsats är att det inte är ekonomiskt rimligt att kontrollera om alla som registreras som ägare i vägtrafikregistret också är den civilrättsliga ägaren.

2.9 Risk och premie

En försäkringstagares intresse har en nära koppling till risk och premie eftersom risken är olika stor beroende av försäkringstagarens ålder, bostadsort etc. För försäkringsbolagen är det därför viktigt att försäkringstagare också har ett intresse i den egendom som försäkringen avser. Mot bakgrund av detta kommer jag att redogöra för hur risk och premie förhåller sig till varandra vid ett försäkringsavtal.

Ett försäkringsavtal grundar sig på en gemenskap av personer som kan tänkas utsättas för liknande risker. Försäkringsbolagen har genom sin sakkunskap bättre möjligheter än enskilda personer eller företag att konstatera, hur stor sannolikheten är för att en skada ska inträffa och vilket belopp som krävs för att risken ska täckas. Genom att försäkringsbolagen får fakta av den som önskar försäkra egendomen, kan de statistiskt beräkna hur stor sannolikheten är för en skada. På så sätt är försäkringsbolagen beroende av att få in korrekta uppgifter om den egendom som försäkringstagaren avser att försäkra. Premien som försäkringstagaren betalar består av olika komponenter. Framst ska premien täcka utbetalningar vid försäkringsfall men även försäkringsbolagens kostnader för administration och skadereglering.⁸⁸ En viktig försäkringsteknisk grundsats är ekvivalensprincipen som innebär att premien ska motsvara värdet av det ansvar som försäkringsbolaget åtar sig, dvs. risken för att ett försäkringsfall inträffar. I förarbetena till FAL betonas ekvivalensprincipens betydelse. På så sätt att felaktiga beräkningar i detta avseende kan medföra att försäkringen går med förlust eller att försäkringstagaren får betala en större premie än vad försäkringen egentligen är värd.⁸⁹ Det finns både en individuell och en kollektiv ekvivalensprincip. Den individuella ekvivalensprincipen tar sikte på varje enskild risk och tillämpas främst vid

⁸⁶ Svar från Maria Olsson, 2013-02-04.

⁸⁷ Svar från Tomas Hansson, 2013-02-11.

⁸⁸ Bengtsson (2012), s. 23.

⁸⁹ Prop. 2003/04:150, s. 123f.

företagsförsäkring då det kan vara ekonomiskt motiverat med en långtgående premiedifferentiering. Den kollektiva ekvivalensprincipen tar sikte på grupper med liknande risker och tillämpas ofta när konsumenter är försäkringstagare. Ekvivalensprincipen grundar sig på den ovan nämnda tanken om en riskgemenskap.⁹⁰ Vid motorfordonsförsäkring för konsumenter förekommer dock en ganska långtgående premiedifferentiering t.ex. betalar en ung försäkringstagare mer i premie än någon som är betydligt äldre.⁹¹ För försäkringsbolagen är det väsentligt att alla försäkringstagare får precis det försäkringsskydd som motsvara betald premie och varken mer eller mindre. Vidare ska ersättning inte utgå för skador som enligt försäkringsavtalet inte omfattas av försäkringsskyddet.⁹² Det förekommer att en förälder eller en annan släkting står som försäkringstagare till ett fordon (s.k. bulvan) som egentligen ägs och brukas av en yngre person. I dessa fall innebär det att försäkringstagaren inte har ett försäkringsbart intresse i fordonet.⁹³

⁹⁰ Bengtsson (1998), s. 38f.

⁹¹ Bengtsson (1998), s. 43.

⁹² Bengtsson (2012), s. 24.

⁹³ Mer om detta i avsnitten 3.1 och 5.2.

3 Försäkringsvillkor

3.1 Utformning

I detta avsnitt redovisas hur motorfordonsförsäkringsvillkoren är utformade avseende begreppen försäkringsbart intresse och ägare samt hur domstolarna tolkar villkoren.

Av Länsförsäkringars motorfordonsförsäkringsvillkor för privatpersoner framgår att:

Kaskoförsäkringen gäller endast ditt eget ekonomiska intresse i fordonet i din egenskap av ägare. En förutsättning för att försäkringen ska gälla är att den huvudsaklige brukaren av fordonet är du själv. Vid tillämpning av aktsamhetskraven likställs handlande av annan brukare med ditt handlande. Om du är registrerad som ägare till fordonet och har tecknat försäkring för det trots att du inte äger det riskerar du att bli helt utan ersättning vid en skada. [...] Har du leasat fordonet omfattar försäkringsskyddet fordonet på samma sätt som om det vore ditt eget. [...] Vi har rätt att lämna ersättning till den som äger fordonet eller utrustningen. [...] [...] Har fordonet köpts på avbetalning eller kredit, har vi rätt att lämna ersättning till säljaren/kreditgivaren upp till återstående skuldbelopp. [...] ⁹⁴

Klausulen ovan, som anger vem försäkringen gäller för, är ett så kallat omfattningsvillkor vilket innebär att försäkringstagaren måste ha ett försäkringsbart intresse i motorfordonet, vara ägare och huvudsaklig brukare för att försäkringen ska gälla.

Vid en jämförelse mellan motorfordonsförsäkringsvillkoren hos Länsförsäkringar, Folksam, If och Trygg-Hansa, fann jag nedanstående skillnader. If använder inte begreppet intresse i sina motorfordonsförsäkringsvillkor. Både If och Trygg-Hansa använder sig i stället av begreppet verklig ägare.⁹⁵ I övrigt finns i stort sett ingen skillnad mellan Länsförsäkringars, Ifs och Trygg-Hansas villkor avseende vem försäkringen gäller för. Jämfört med ovanstående motorfordonsförsäkringsvillkor skiljer sig Folksams villkor från de övriga på två punkter: begreppet huvudsaklig brukare används inte och i villkoren finns en undantagsregel. Folksams undantagsregel innebär att ersättning vid skada kan ges även om någon annan än försäkringstagaren är ägare till fordonet om denne är dennes make/registrerad partner eller sambo, förutsatt att de är folkbokförda och bosatta på samma adress som försäkringstagaren.⁹⁶ Jag frågade Folksam om varför de formulerat sitt villkor på detta vis (se frågan i bilaga A) som svar fick jag beskedet att det i en familj kan vara så att man har en bil som brukas av alla i familjen. Det är

⁹⁴ http://www.lansforsakringar.se/privat/om_oss/skane/Documents/Forsakring%20fordon/Motorfordonsvillkor_MF53.pdf, 2012-12-10.

⁹⁵ Se If villkor, 2012-12-10 och Trygg-Hansa villkor, 2012-12-10.

⁹⁶ <http://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/folksambilforsakring/1.69390>, 2013-01-28.

därför acceptabelt om t.ex. maken i en familj står som ägare i vägtrafikregistret och tillika står för försäkringen, fastän han kanske inte har körkort. Undantagsregeln kan inte sägas vara uttömmande då hemmavarande barn också kan omfattas av den. Folksam ser ibland på den enskilda situationen och försöker att informera försäkringstagaren om detta.⁹⁷ Länsförsäkringar AB tillämpar dock inte sitt villkor strikt, det kan vara så att mannen står som försäkringstagare till en bil som också brukas av hans fru. Vid en skada skulle bolaget enligt uppgift inte neka mannen ersättning med åberopande av att han inte skulle ha något intresse i bilen.

För företag finns i stort sett likadana motorfordonsförsäkringsvillkor som för privatpersoner när det gäller villkor om vem som anses vara ägare till ett motorfordon.⁹⁸

Enligt Länsförsäkringars försäkringsvillkor kan försäkringstagaren bli utan ersättning om han registrerat sig som ägare till ett fordon och tecknat försäkring för detta, trots att han inte är dess verkliga ägare. Länsförsäkringar menar att villkoret syftar till att endast fordonets rätte ägare kan få ersättning och alltså inte någon som på ”pappret” står som ägare till det. De övriga tre försäkringsbolagen har också ett sådant villkor.

Min uppfattning är att försäkringsbolagen genom sin formulering vill komma åt de fall där s.k. bulvaner används vid tecknande av försäkring, dvs. att en förälder eller en annan släkting är försäkringstagaren till ett fordon som egentligen ägs och brukas av ett barn (en yngre person) men även problemet med fordonsmålvakter⁹⁹. Förtydligandet av sanktionen är klar och det kan knappast uppstå tvivel kring vad försäkringsbolaget menar. Villkoret åberopas när det finns tveksamheter om försäkringstagaren är ägare till fordonet. Jag har inte funnit någon rättspraxis som enbart berör tolkning av detta villkor. Däremot finns det rättspraxis som avser situationer där det kan ifrågasättas om någon annan än försäkringstagaren är ägare till fordonet.

Ett sådant mål är hämtat från Svea HovR¹⁰⁰ där omständigheterna tydde på att det var försäkringstagarens son som var ägare till en motorcykel. Målet avsåg bara frågan om försäkringstagaren hade haft ett försäkringsbart intresse i motorcykeln. HovR gjorde samma bedömning som Stockholms TR och fann att försäkringstagaren inte kunde styrka att hon haft ett intresse i motorcykeln. Av TR:ns domskäl framgår att det fanns flera omständigheter som medförde att det allvarligt kunde ifrågasättas om försäkringstagaren C. ägt motorcykeln. C. hade till försäkringsbolagets utredare lämnat olika uppgifter om hur finansieringen av motorcykeln hade skett utan att kunna lämna någon rimlig förklaring till detta. C:s son, K hade skött inköpet av inte bara motorcykeln utan också inköp och försäljning av en tidigare motorcykel. I samband med båda köpen av motorcyklarna hade K.

⁹⁷ Svar från Maria Olsson, 2013-02-04.

⁹⁸ Se t.ex. Länsförsäkringar villkor företag, 2013-02-07.

⁹⁹ Se avsnitt 4.1.

¹⁰⁰ Mål nr T 8169-04.

registreras som ägare. Detta var svårförklarligt eftersom han vid båda köpen påstått att han handlat som ombud för sin mor. Vidare var det märkligt att C. köpt ett par motorcyklar efter varandra med syftet att ta motorcykelkörkort men ändå inte gjorde detta. K. däremot hade tagit motorcykelkörkort och haft egen hjälm och eget skinnstall. Motorcykeln var också enligt rättens uppfattning en sådan sportvariant som måste passa mycket dåligt som motorcykel för en nybörjare. TR ansåg att C. inte hade ett försäkringsbart intresse i motorcykeln vilket innebar att försäkringsbolaget inte behövde utge någon ersättning till henne.

I målet återopade försäkringsbolaget att om K. som var 24 år skulle ha tecknat en hel motorcykelförsäkring skulle försäkringen ha kostat 23 000 kr per år och om C. som var 44 år, stod för försäkringen blev kostnaden endast 8 806 kr per år, domstolen lade dock ingen vikt vid detta.

3.2 Begreppet huvudsaklig brukare

En förutsättning för att anses som ägare i försäkringsvilkorens mening är att man också är huvudsaklig brukare till fordonet. Försäkringsbolagen definierar inte vad som menas med huvudsaklig brukare. Jag frågade Länsförsäkringar vad som avses med begränsningen. Svaret jag fick var att det avgörande för bedömningen av om den som kräver ersättning är huvudsaklig brukare av fordonet är ägarfrågan. De få fall där begränsningen trots allt återopas avser ofta flagranta situationer som inte rör interna familjeförhållanden i samma hushåll. Det kan handla om fall där den egentlige ägaren skulle ha fått en högre premie än den som är registrerad ägare, med hänsyn till ålder, bostadsort m.m. Ett klassiskt exempel enligt Länsförsäkringar är när en äldre kvinna i Haparanda står registrerad som ägare till en motorcykel trots att hon inte har körkort och motorcykeln körs och krockas av det 19-åriga barnbarnet i Stockholm. Skillnaden i premie kan i ett fall som detta uppgå till många tusentals kronor beroende på skillnaden i risken.¹⁰¹

Det finns få rättsfall som berör begreppet huvudsaklig brukare. I ett mål från Svea HovR¹⁰² prövades bl.a. om försäkringstagaren var ägare och huvudsaklig brukare till en bil. Försäkringstagaren, M.S. hade enligt ett köpekontrakt köpt en bil på avbetalning av en bilfirma eftersom hon emellertid saknade körkort, hennes dotterson körde därför bilen från platsen. Ett år senare satte någon eld på bilen och den blev totalförstörd. Dottersonen åtalades för att ha anstiftat brottet och för medverkan till försök till försäkringsbedrägeri men frikändes av domstolen. TR:n gjorde bedömningen att M.S. var bilens ägare då hon stått för avbetalningarna, betalat fordonsskatter och dessutom stod som registrerad ägare till den. När det gällde om M.S. även var att anse som bilens huvudsakliga brukare anförde hon att bilen köpts för att användas vid besök utomlands, avsikten

¹⁰¹ Svar från Tomas Hansson, 2013-02-11.

¹⁰² Mål nr T-2008-08.

hade varit att dottersonen skulle köra henne dit. På grund av förhinder körde dottersonen inte henne utomlands utan hon fick ta flyget. TR:n påpekade att M.S. skulle styrka att hon var bilens huvudsakliga brukare. De uppgifter som M.S. och dottersonen lämnat talade, enligt TR:n, för att dottersonen var bilens huvudsakliga brukare. M.S. hade inget körkort och av bevisningen framgick att dottersonen använde bilen. Försäkringsbolagets handläggare, som reglerade försäkringsärendet, menade, liksom TR, att dottersonen borde anses vara den huvudsakliga brukaren. TR:n fann således att M.S. inte var bilens huvudsakliga brukare och hon var därmed inte berättigad till försäkringsersättning. HovR fann vid en samlad bedömning av all bevisning i målet att det var mer som talade emot än som talade för att M.S. var bilens huvudsakliga brukare och fastställde TR:ns dom. Hovrättsrådet Kjellström var dock skiljaktig och ansåg att försäkringstagaren var huvudsaklig brukare. Kjellström lade vikt vid att M.S. köpt bilen för att använda vid ett besök utomlands.

Domen ger inte något tydligt svar på vad som krävs för att någon ska anses vara huvudsaklig brukare till ett fordon, några omständigheter kan dock förtjäna att lyftas fram. Om försäkringstagaren inte själv kör bilen eller om bilen inte framförs av någon som personen delar hushåll med talar det mesta emot att försäkringstagaren är fordonets huvudsakliga brukare. Det är dock troligt att begreppet kan tolkas annorlunda i en annan situation. I ovanstående mål fanns några särskilda omständigheter som kan ha påverkat utgången till försäkringstagarens nackdel t.ex. att försäkringstagaren tog flyget och inte bilen vid sitt besök utomlands.

Av Länsförsäkringars svar på frågan vad som menas med en huvudsaklig brukare framgår tydligt att begreppet är kopplat till premien. Om den som äger ett fordon också är dess huvudsakliga brukare kan försäkringsbolagen beräkna premien och risken på ett korrekt sätt vid tecknande av en motorfordonsförsäkring.

I målet hade, som nämnts, försäkringstagaren inget körkort men detta är inget som hindrar att en privatperson tecknar en motorfordonsförsäkring till ett fordon. Försäkringsbolagen har en s.k. kontraheringsplikt, som gäller gentemot konsumenter, innebär att bolaget inte får vägra en privatperson att teckna en (motorfordons)försäkring om det inte finns särskilda skäl, 3 kap. 1 § FAL. Att en privatperson inte har ett körkort men önskar teckna en motorfordonsförsäkring till ett fordon, kan inte anses vara ett särskilt skäl för att neka personen en sådan försäkring.¹⁰³ En privatperson kan alltså äga ett motorfordon utan att ha en laglig rätt att bruka fordonet.

Motorfordonsförsäkringen är, som tidigare nämnts, en tilläggsförsäkring till den obligatoriska trafikförsäkringen. Vid tecknandet av en motorfordonsförsäkring hämtar försäkringsbolagen uppgifter från vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret finns inget krav på att man ska inneha ett körkort för att bli inregistrerad som ägare till ett fordon.

¹⁰³ Jfr prop. 2003/04:150, s. 391f.

Försäkringsbolagen har alltså en skyldighet att tillhandahålla någon som har ett fordon en trafikförsäkring även om den inte har ett körkort. Det kan tilläggas att en juridisk person kan registreras som ägare i vägtrafikregistret men denne knappast kan ha körkort. Mot bakgrund av detta frågade jag de försäkringsbolag som ingick i min studie om det vore lämpligt att ställa krav på att en privatperson, som önskar bli inregistrerad i vägtrafikregistret som ägare till ett motorfordon, också har ett körkort. Folksam menade att en sådan lösning skulle kunna skapa problem för en privatperson som av olika anledningar inte har körkort, men som ändå har behov av bil som annan framför för dennes räkning. Länsförsäkringar AB tyckte inte att det bör ställas krav på körkort, eftersom det kan finnas fall där en bilägare håller på att skaffa körkort eller att bilägaren har blivit av med sitt körkort under en tidsperiod. Min uppfattning är att ett krav på körkort skulle lösa fall där en privatperson står för försäkringen utan att ha körkort, där fordonet brukas av t.ex. en släkting som inte ingår i samma hushåll för att premien blir lägre då. Ett sådant krav är inte en lösning i de fall där en privatperson har körkort, står för försäkringen men där fordonets brukare är en yngre person som skulle betala en högre premie. Jag anser att det inte vore rimligt att ställa ett strikt krav på körkort, då det skulle behövas införas undantag, likt det som Folksam och Länsförsäkringar framfört.

3.3 Leasing

Leasing fungera på så sätt att den (vanligtvis ett företag) som ska använda t.ex. ett fordon kontaktar en bank eller ett finansbolag dvs. en kreditgivare och avtalar med denna om att leasa (förhyra) fordonet. Kreditgivaren köper fordonet från leverantören som levererar det till användaren. När användaren lämnat leveransgodkännande betalar kreditgivaren hela fordonet. Detta innebär att leverantören inte behöver ta någon egen kreditrisk och att användaren inte är tvungen att stå för en stort ekonomisk kostnad på en gång för att få bruka fordonet, i stället får denne under några år betala leasingavgifter (hyra). Kreditgivaren är ägare till fordonet och genom villkoren i leasingavtalet har kreditgivaren ensamrätt till fordonet framför användarens utmätnings- och konkursborgenärer. Skillnaden mellan leasing och kreditköp med äganderättsförbehåll¹⁰⁴ är att det i leasingfallet enbart rör sig om upplåtelse av en begränsad rätt till leasingobjektet medan det i kreditköpsfallet handlar om en äganderättsövergång som sker efterhand.¹⁰⁵

När det gäller fordon som leasats har försäkringsbolagen enligt sina villkor rätt att vid ett försäkringsfall lämna ersättning till ägaren.¹⁰⁶ Ett sådant villkor var föremål för domstolsprövning i NJA 1992 s. 414. Ett restaurangbolag träffade ett avtal med ett leasingbolag om att hyra en personbil på villkor bl.a. att restaurangbolaget tecknade försäkring för bilen

¹⁰⁴ Se avsnitt 3.4.

¹⁰⁵ Millqvist (2011), s. 100ff.

¹⁰⁶ Se dock Länsförsäkringars villkor om leasing, se avsnitt 3.1.

under hyrestiden. Enligt försäkringsvillkoren (punkt 312) gällde försäkringen endast försäkringstagarens intresse och om försäkringstagaren hyrt fordonet hade försäkringsbolaget rätt att lämna ersättning till fordonets ägare. Bilen blev stulen och försäkringsbolaget beslutade att ersättning skulle utges. Under tiden sattes restaurangbolaget i konkurs och försäkringsbolaget blev osäkert på vem ersättningen skulle betalas till varför man nedsatte beloppet i allmänt förvar. Frågan i målet var vem som hade rätt till ersättning för bilens värde.

Enligt 54 § GFAL¹⁰⁷ skulle skadeförsäkring i allmänhet anses gälla till förmån för tredje man vilken, bl.a. i egenskap av ägare till godset, hade intresse av att dess värde inte minskades eller gick förlorad. En förutsättning var att försäkringen tagits utan angivande av det intresse försäkringen avsåg. I punkt 312 försäkringsvillkoren angavs att försäkringen endast avsåg försäkringstagarens intresse. Enligt ordalydelsen innefattade punkt 312 ett undantag från 54 § GFAL. HD ansåg att försäkringsavtalet inte kunde ha den betydelsen, att rätten till försäkringsersättning tillkom hyresmannen i egenskap av försäkringstagare, försäkringsbolaget kunde därför med befriande verkan betala ut ersättningen till fordonets ägare dvs. till leasingbolaget. Försäkringsvillkoret skulle därför ha en vidare innebörd än vad som omedelbart framgick av ordalydelsen. Detta innebar att ägaren enligt 54 § GFAL skulle ha en materiell rätt till ersättningen, även om denna rätt inte ansågs vara lika långtgående som en omedelbar tillämpning av bestämmelsen. Leasingbolaget fick därför anses ha en omedelbart på försäkringsavtalet grundad rätt till den omtvistade försäkringsersättningen. Att restaurangbolaget enligt hyresavtalet stod faran för fordonet under hyrestiden om bilen skadades eller gick förlorad kunde inte leda till någon annan bedömning. Leasingbolaget hade därmed rätt till ett direktkrav på försäkringsersättning och därför saknade det betydelse att restaurangbolaget försatts i konkurs. HD ogillade restaurangbolagets (konkursbos) talan om bättre rätt till försäkringsersättning.

Restaurangbolaget hade en nyttjanderätt till bilen vilket innebar att bolaget betraktades som dess innehavare (enligt 4 § LVTR), därmed följde en skyldighet för restaurangbolaget att betala fordonsskatt och trafikförsäkring. I leasingavtalet föreskrevs, som tidigare nämnts, att restaurangbolaget skulle teckna en motorfordonsförsäkring. En motorfordonsförsäkring är en tilläggsförsäkring som skyddar det egna fordonet vid en skada. När skyldigheten att betala fordonsskatt och trafikförsäkring tillkommer innehavaren dvs. leasingtagaren (restaurangbolaget), anser jag att det är rimligt att denne också bör betala för en motorfordonsförsäkring om det framgår av avtalet mellan leasinggivaren och leasingtagaren att en sådan förpliktelse vilar på denne. Om en motorfordonsförsäkring inte finns på bilen riskerar dock leasinggivaren att förlora hela bilen om en skada inträffar, vilket är en större skada än att förlora nyttjanderätt till bilen. Å andra sidan är det leasingtagaren som nyttjar fordonet, vilket innebär att det är dennes risk som premien bör beräknas utifrån. En leasingtagare betalar

¹⁰⁷ Motsvarar till viss del 9 kap. 1 § FAL.

fordonets löpande kostnader och en motorfordonsförsäkring får anses vara en del av dessa kostnader.

3.4 Avbetalning

Det är vanligt att fordon säljs på avbetalning eller kredit och därför finns det anledning att här ge en kortfattad redogörelse för vad som avses med detta. En säljare, som överlåter ett fordon på avbetalning, skriver in en klausul med ett äganderättsförbehåll eller ett återtagandeförbehåll i kontraktet med köparen. Ibland innehåller klausulen både ett äganderätts- och ett återtagandeförbehåll. I målet NJA 1975 s. 222, fann HD att ett återtagandeförbehåll ska anses ha samma verkan gentemot tredje man som ett äganderättsförbehåll. Med anledning av HD:s dom och med hänvisning till att begreppet återtagandeförbehåll används i t.ex. 5 kap. 5 § UB och 9 kap. 10 § UB, anser Håstad att det inte finns något skäl för säljare att vid avbetalningsköp förbehålla sig äganderätt i den överlåtna egendomen. Enligt Håstad har möjligen äganderättsförbehållet den fördelen för säljaren att själva förbehållet anses innefatta ett förfogandeförbud.¹⁰⁸ I lagstiftningen används oftast bara begreppet återtagandeförbehåll men ett äganderättsförbehåll bör tillskrivas motsvarande rättsverkningar, i den fortsatta framställningen kommer jag därför att använda beteckningen återtagandeförbehåll. Att säljaren gör ett återtagandeförbehåll som villkor för köpet är en förutsättning för att denne ska kunna häva köpet och återta fordonet vid utebliven betalning, 40 § 3 st. KKL och 54 § 4 st. KöpL. Syftet med ett återtagandeförbehåll är att säljaren av ett motorfordon (en sak) ska ha en säkerhet för köpeskillingen i den sålda varan.¹⁰⁹ Sakrättsligt innebär ett återtagandeförbehåll att säljaren har separationsrätt. Säljaren har alltså företräde och är skyddad mot köparens andra borgenärer.¹¹⁰ När det gäller om säljaren eller köparen alternativt båda bör betecknas som ägare till t.ex. ett motorfordon anser Håstad att detta är en terminologisk fråga. Det går inte av det förhållandet att en part behandlas som ägare (har separationsrätt) i ett sammanhang dra någon slutsats att han (och inte motparten) ska anses som ägare också i ett annat sammanhang.¹¹¹

Det finns inget krav på att ett återtagandeförbehåll ska göras i särskild form.¹¹² Det är dock mycket vanligt att dokumentering sker vid kreditköp av konsumenter¹¹³ och vid avbetalningsköp mellan företag. För att kreditgivaren¹¹⁴ ska kunna söka handräckning hos Kronofogdemyndigheten för att återta varan vid avbetalningsköp och kreditköp krävs att det i en handling eller i någon annan läsbar och varaktig form som är tillgänglig för köparen har dokumenterats uppgifter om förbehållet om återtaganderätt, 43

¹⁰⁸ Håstad (2000), s. 184.

¹⁰⁹ Hessler, s. 43.

¹¹⁰ Millqvist (2011), s. 99.

¹¹¹ Håstad (2000), s. 184.

¹¹² Håstad (2000), s. 185.

¹¹³ Jfr det tidigare skriftlighetskravet vid handräckning i 30 § konsumentkreditlagen (1992:830).

¹¹⁴ Vid avbetalningsköp mellan företag gäller detta säljaren.

§ KkredL och 11 § AvbetKL. Dokumentet ska ha undertecknats av köparen eller signerats av denne med en avancerad elektronisk signatur.¹¹⁵ För att ett återtagandeförbehåll ska vara giltigt vid ett kreditköp som gjorts av en konsument krävs enligt 38 § 2 st. 1 p. KkredL att säljaren har gjort förbehållet i samband med köpet för att trygga sin rätt till betalning. Vid avbetalningsköp mellan företag gäller att avtalet innehåller villkor som ger säljaren en möjlighet att återta varan, 1 § 2 st. 2 p. AvbetKL. Om någon köper ett fordon på avbetalning eller kredit, med ett återtagandeförbehåll har köparen inte rätt att sälja fordonet förrän fordonet är helt betalt.

I försäkringsvillkoret som nämndes under avsnitt 3.1 anges att ersättning kan komma att betalas ut till säljaren eller kreditgivaren om bilen har sålts på avbetalning. Försäkringsvillkoret innebär att försäkringstagaren ändå måste visa att han är ägare till bilen för att få ut någon ersättning. Det finns några rättsfall från HD som behandlar rätten till försäkringsersättning när försäkringstagaren köpt ett motorfordon på avbetalning eller kredit med ett återtagande- och/ äganderättsförbehåll.¹¹⁶

3.4.1 Återtagandeförbehåll

I NJA 2008 s. 668 hade Din Bil sålt en bil med återtagandeförbehåll till T.M. På försäljningsdagen överlät Din Bil sin fordran till VW Finans. Av misstag lämnades bilen ut till T.M. trots att han bara betalat en tiondel av den avtalade kontantinsatsen.

I strid mot kontraktet tecknade köparen inte någon försäkring för fordonet. Köparen betalade inte heller resterande kontantinsats eller den första månadsbetalningen och därför återtog VW Finans fordonet. När fordonet kommit i VW Finans besittning, stals det ungefär tio dagar efter återtagandet.

Frågan i målet var om VW Finans kunde få ersättning för stölden från sitt försäkringsbolag. VW Finans hade en s.k. flytande motorfordonsförsäkring och i den ingick bl.a. en stöldförsäkring som omfattade fordon ”som försäkringstagaren äger” och en restskuldförsäkring som omfattade fordon ”som sålts på kredit med återtagandeförbehåll”. HD prövade först om restskuldförsäkringen gav möjlighet till ersättning för skadan.

HD ansåg att vem av säljaren eller köparen som står risken för bilen ska vara avgörande för om avdrag ska göras för fordonets värde vid tillämpning av villkoren för restskuldförsäkringen. Köparen har enligt 40 § 2 st. KkredL¹¹⁷ möjlighet att tillgodogöra sig varans värde vid återtagandet. Mot bakgrund av 42 § KkredL¹¹⁸ ansåg HD att säljarens tillägnande av bilen skulle anses ha skett redan vid själva återtagandet, trots att köparen därefter

¹¹⁵ Se 2 § lagen (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer.

¹¹⁶ NJA 2008 s. 668 och NJA 2010 s. 227.

¹¹⁷ Motsvarar dåvarande 27 § 2 st. konsumentkreditlagen (1992:830) i HD:s domskäl.

¹¹⁸ Motsvarar dåvarande 29 § konsumentkreditlagen (1992:830) i HD:s domskäl.

haft en rätt att återlösa bilen. Detta talade för att säljaren skulle stå risken för bilen från och med återtagandet. HD menade att det skulle vara oacceptabelt från konsumentskyddssynpunkt att risken för bilen låg kvar på köparen, när säljaren drar nytta av att köparen inte gjort gällande någon detentionsrätt och säljaren därefter dröjer med avräkningen. VW Finans stod alltså risken för fordonet efter återtagandet. Det betydde att köparen skulle tillgodoräknas det värde fordonet hade vid återtagandet fastän fordonet blivit stulet. VW Finans hade inte någon rest att kräva från köparen. HD fann att VW Finans krav på ersättning ur restskuldsförsäkringen därför var ogrundat.

Eftersom säljaren står risken för bilen vid återtagandet bör säljaren eller dennes rättsinnehavare åtminstone i de aktuella försäkringsvillkorens mening anses som ägare till fordonet. HD fann följaktligen att försäkringsbolaget skulle betala ut ersättning till VW Finans ur stöldförsäkringen trots att fordonet var sålt på avbetalning och dessutom hade varit i T.M:s besittning innan stölden. Justitierådet Håstad tillade bl.a. att det inte var bra att använda begreppet äganderätt för att i den flytande motorfordonsförsäkringen dra gränsen mellan stöldmomentet och restskuldsförsäkringen. Håstad ansåg att försäkringsvillkoren skulle omformuleras på så sätt att stöldförsäkringen gällde när fordonet fanns hos säljaren vid skadetillfället och denna stod risken, oavsett om fordonet ännu inte avlämnats eller återtagits, medan restskuldsförsäkringen gällde när fordonet fanns hos köparen vid skadetillfället. Millqvist anser att ett resonemang som börjar med frågan om vem som är ägare till en viss sak, riskerar att leda fel eftersom det inte finns ett entydigt äganderättsbegrepp. När det gäller regler om riskplacering och riskövergången mellan avtalsparter avseende skador på saken som är föremål för avtalet är reglerna inte utformade som direkta följdverkningar av vem äganderätten kan anses tillkomma, då risk och ägande inte alltid överensstämmer.¹¹⁹ Jag delar Millqvist åsikt, att risk och ägande inte alltid överensstämmer. Min uppfattning är att avbetalningsköp med återtagandeförbehåll inte är anpassat till motorfordonsförsäkringsvillkoren.¹²⁰

3.4.2 Godtrosförvärv

Innan jag berör målet NJA 2010 s. 227 är det viktigt att förklara vad ett godtrosförvärv av lösöre är för någonting eftersom detta är centralt i målet. Godtrosförvärv kan enbart ske genom köp, gåva och byte. Registrering vid köpet enligt LkL är inte tillräckligt för att ett godtrosförvärv ska anses föreligga enligt GFL.¹²¹ Förutsättningen för ett godtrosförvärv är att överlåtaren har haft lösöret i sin besittning¹²² men varken varit ägare till saken eller behörig att förfoga över den, förvärvaren får äganderätt till egendomen, om han har fått den i sin besittning och därvid var i god tro, 2 § 1 st. GFL.

¹¹⁹ Millqvist (2008), InfoTorg Juridik.

¹²⁰ Se diskussion om detta i analysen, avsnitt 5.2.

¹²¹ Millqvist (2011), s. 60f.

¹²² Besittningskravet diskuteras i NJA 2009 s. 889.

En förvärvare som gjort ett godtrosförvärv får äganderätt till en sak. Om en person, som har fått äganderätt till en sak genom ett godtrosförvärv, säljer saken vidare till någon som vet om att den i ett tidigare led överlåtits i strid mot ett äganderättsförbehåll¹²³, gör köparen trots sin kännedom om det tidigare avtalsbrottet ett giltigt förvärv.¹²⁴ Avbetalningssäljaren kan då endast få tillbaka saken mot att betala lösen till köparen, se 5 § GFL. I 2 § 2 st. GFL uppställs några rekvisit för när en förvärvare av en sak ska anses ha varit i god tro. Enligt Millqvist är godtrosbedömningen bara delvis beroende av vad förvärvaren visste och vilka möjligheter han haft att undersöka saken. Det görs ett rent rättsligt övervägande av om förvärvaren ska anses ha varit i god tro där hänsyn tas till de faktiska omständigheter som fanns vid förvärvet.¹²⁵ När det gäller bevisbördans placering är huvudregeln att förvärvaren ska visa att han varit i god tro. Beviskravet är lågt, det räcker att förvärvaren gör det sannolikt att omständigheterna medför att han inte ens borde ha misstänkt att allt inte stod rätt till, 2 § 2 st. GFL. I förarbetena till GFL anges att en omständighet som får betydelse för godtrosbedömningen är egendomens beskaffenhet. Den som t.ex. köper ett motorfordon av en privatperson har en långtgående skyldighet att undersöka om överlåtaren har en förfoganderätt till fordonet. Det krävs vanligtvis att köparen undersökt om säljaren finns inskriven i vägtrafikregistret som ägare till fordonet och att inget återtagandeförbehåll finns. Vid godtrosbedömningen kan även de förhållanden under vilka fordonet säljs ha betydelse. Om köpet sker av en okänd person ”på en gata” bör det ställas mycket höga krav på köparens aktsamhet. Vidare bör det ställas högre krav på aktsamhet hos en näringsidkare än på en privatperson. En helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet ska göras.¹²⁶

I NJA 1998 s. 29 berörde HD vad som avses med god tro vid köp av en bil på avbetalning. Ett bolag hade köpt en bil på avbetalning med ett återtagandeförbehåll från ett finansieringsbolag och bolaget sålde bilen vidare till köparen innan den var fullt ut betald. Köparen kontrollerade samtliga tidigare ägare till bilen i vägtrafikregistret, finansieringsbolaget stod emellertid inte med eftersom dess innehav inte hade anmälts. HD ansåg att det var svårt att se att köparen kunde ha vidtagit någon mer åtgärd och fann därför att köparen hade varit i god tro.

Ett annat mål, är NJA 2005 s. 502, gällde en bil som hade sålts av en bilhandlare till en annan bilhandlare. Bilhandlarna brukade göra affärer med varandra och köparbolaget hade därför inte kontrollerat i vägtrafikregistret om det fanns ett återtagandeförbehåll anmält. HD ansåg att den som yrkesmässigt handlar med motorfordon bör åläggas ett särskilt strängt aktsamhetskrav. För att godtrosförvärv av ett köpt motorfordon ska anses föreligga bör krävas att ägarförhållandena alltid undersöks. Detta krav bör ställas oavsett om säljaren är en privatperson eller en bilhandlare.

¹²³ Se avsnitt 3.4.

¹²⁴ Millqvist (2011), s. 63.

¹²⁵ Millqvist (2011), s. 64.

¹²⁶ Prop. 1985/86:123, s. 21f.

Rättsfallet NJA 2010 s. 227 handlar om M.P. som köpte en bil på avbetalning med återtagande- och äganderättsförbehåll och som sedan sålde bilen till E.K. innan skulden på bilen var betald. E.K. tecknade en vagnskadeförsäkring på bilen. Avbetalningssäljaren (BMW) sade upp krediten eftersom skulden inte betalades av M.P. och krävde tillbaka bilen från E.K. I ett annat mål mellan E.K. och BMW slog Svea HovR fast att E.K. skulle utge bilen till BMW. En tid efter att domen vunnit laga kraft brann bilen upp. Vid branden hade E.K. fortfarande bilen i sin besittning. I rättsfallet var frågan om E.K. hade ett sådant intresse i bilen vid tidpunkten för skadan att han skulle anses vara ”verklig” ägare till denna i försäkringsvillkorens mening trots att han inte ansågs ha gjort ett godtrosförvärv av denna, därmed berättigad till försäkringsersättning för bilen. HD fann att tolkningen av begreppet verklig ägare i försäkringsavtalet får utgå från villkorens syfte och funktion.¹²⁷ Begreppet verklig ägare i försäkringsvillkoren har en nära koppling till det intresse som försäkringstagaren har i egendomen. Försäkringsbolaget ansåg att ett av syftena med villkoren är att bolaget inte ska behöva betala ersättning för egendom som varit föremål för tillgrepp. Andra syften är att förhindra att försäkringsersättning betalas ut i bulvanförhållanden eller att utesluta låntagare från rätten till försäkringsersättning, när ägaren bör få ersättning. Det är försäkringstagaren som har ansvar för att försäkringsbolaget får riktiga uppgifter om att den som tecknar försäkringen också är ägare till fordonet. Som försäkringsbolaget mycket riktigt påpekade har bolaget inte alltid kännedom om vem som är ett försäkrat fordons verkliga ägare.

I målet var det ostridigt att E.K. vid skadetillfället var registrerad som ägare till bilen i vägtrafikregistret. I TSL:s mening skulle E.K. därför presumeras vara fordonets ägare och därmed försäkringspliktig.¹²⁸ Det var också ostridigt att E.K. var bilens huvudsaklige brukare. I målet framkom inte annat än att E.K. betalat rätt premie i förhållande till den hos försäkringsbolaget försäkrade risken. E.K. hade också gjort ett i förhållande till M.P. obligationsrättsligt giltigt förvärv av bilen. Om M.P. hade betalat resterande köpeskilling som hon åtagit sig gentemot E.K. hade BMW saknat rätt att återta bilen. HD menade att dessa omständigheter i och för sig talade för att E.K. skulle anses vara bilens verkliga ägare. Frågan var dock om E.K. vid skadetillfället hade ett sådant intresse i bilen att han skulle anses som dess verkliga ägare i försäkringsvillkorens mening.

Mot bakgrund av att E.K. inte ansetts ha varit i god tro vid sitt förvärv, saknade han sakrättsligt skydd mot BMW.¹²⁹ E.K. hade således inte förvärvat äganderätten till bilen i det avseende som åsyftas i GFL. HD ansåg att E.K:s intresse i bilen enbart bestod i att kunna utge dess värde till BMW. Därmed fann HD att E.K. inte hade ett sådant försäkringsbart intresse i bilen att han enligt försäkringsvillkoren skulle anses ha varit dess verkliga ägare.

Det är inte helt enkelt att följa HD:s resonemang i NJA 2010 s. 227. Jag

¹²⁷ Se avsnitt 1.4.

¹²⁸ Detta framgår av NJA 2009 s. 244.

¹²⁹ Jfr NJA 1975 s. 222 i avsnitt 3.4.

anser att rättsfallet ger upphov till en hel del andra frågor som inte behandlas i domen. Att bilen brinner upp när HovR fastslagit att BMW skulle få tillbaka den är en anmärkningsvärd omständighet som kan ge upphov till en misstanke om att det förelegat ett framkallande av försäkringsfall. Mot bakgrund av de speciella omständigheterna anser jag emellertid att utgången i målet är rimlig. Denna åsikt delas inte av Håstad som är hård i sin kritik mot HD:s dom. Håstad menar rent av att försäkringsbolaget borde ha avstått från att göra HD:s dom gällande mot E.K. och i stället kompensera honom för hans rättegångskostnader. E.K:s rätt till försäkringsersättning borde, enligt Håstad, i stället vara beroende av utgången i en domstolsprocess avseende huruvida E.K. gjort sig skyldig till försäkringsbedrägeri eller ej. Håstad går till och med så långt att han menar att om försäkringsbolaget inte valde att följa hans råd borde Finansinspektionen ingripa.¹³⁰ Huruvida E.K. hade försökt begå ett försäkringsbedrägeri gentemot bolaget är en annan sak än om han hade ett försäkringsbart intresse i bilen när den brann upp. Omständigheterna i detta mål skulle dock ligga till grund för bedömningen att E.K. begått ett försäkringsbedrägeri. Det kan framhållas att E.K. i alla fall fick tillbaka sin premie.

van der Sluijs konstaterar att HD i NJA 2008 s. 668 och i NJA 2010 s. 227 använder olika metoder när man tolkar de aktuella försäkringsvillkoren. För att tolka uttrycket ”som försäkringstagaren äger” i stöldskyddsförsäkring beaktades inga försäkringstekniska¹³¹ argument utan tolkningen gjordes utifrån konsumentkrediträttsliga regler om vem som bär risken. En annan tolkningsmetod användes för att tolka begreppet ”verklig ägare” vid motorfordonsförsäkring. Utifrån detta anser van der Sluijs att det är svårt att förutse vilka faktorer som kan komma att få betydelse vid tolkning av villkoren i en motorfordonsförsäkring.¹³² Jag anser att van der Sluijs har rätt i sitt uttalande. Att begreppet ägare är, som tidigare nämnts, ett funktionsbegrepp medför att det inte går att förutse vilka faktorer som kommer att få betydelse vid tolkningen av villkoren i en motorfordonsförsäkring.

3.5 Bevisregler

3.5.1 Inledning

Det finns åtskilliga tvister om rätt till försäkringsersättning som handlar om bevisbörda och beviskrav.¹³³ Att bevisbördan placeras på olika sätt i olika försäkringsmål, beror enligt Lindell på att försäkringsbranschen har utformat sina försäkringsvillkor på varierande sätt beroende på vilken typ av egendom som försäkringen avser att gälla.¹³⁴

¹³⁰ Håstad (2010), s. 133.

¹³¹ Dvs. att fastställa rätt premie i förhållande till den beräknade risken.

¹³² van der Sluijs, s. 159f.

¹³³ Bengtsson (2012), s. 49f.

¹³⁴ Lindell, s. 216.

3.5.2 I mål om försäkringsbart intresse

HD har inte prövat vem som har bevisbördan och hur högt beviskrav som bör ställas, när försäkringstagaren har ett försäkringsbart intresse i ett fordon. Däremot har underinstanserna prövat denna fråga i RH 1996:3. I målet hade försäkringstagaren, A.T. pga. höga tullavgifter inte tagit med sig sin bil vid en utlandsflytt. En bekant till A.T. R.K. nyttjade bilen i utbyte mot att han stod för omkostnaderna och gjorde avbetalningar på billånet. Bilen stals när A.T. fortfarande var registrerad som ägare till fordonet i vägtrafikregistret. HovR påpekade att det var försäkringstagaren som hade bevisbördan för att ett försäkringsfall inträffat. Enligt HovR skulle emellertid först prövas om A.T. haft ett försäkringsbart intresse i fordonet. HovR ansåg att det var naturligt att påföra försäkringstagaren bevisbördan för detta när det var hon som begärde försäkringsersättning. För den normalt aktsamme försäkringstagaren borde det vara betydligt enklare att visa att hon hade en försäkring som avsåg den skada, som hon påstod hade inträffat än att föra full bevisning om hur skadan uppkommit dvs. att ett försäkringsfall förelåg. Enligt HovR:s mening fanns det inga skäl till att i dessa fall lindra den bevisbörda som normalt gällde. HovR fastslog alltså att beviskravet *styrkt* gäller vid fastställande av om en försäkringstagare haft ett försäkringsbart intresse i försäkringsobjektet. R.K:s agerande tydde enligt HovR på att han snarare handlat som ägare till bilen än att han enbart varit nyttjanderättshavare. Vid en sammanvägning av omständigheterna fann HovR därför att försäkringstagaren inte hade styrkt att hon haft ett försäkringsbart intresse i bilen.

När det gäller omständigheterna i målet, kanske A.T. inte förstod att hon skulle bli utan ersättning vid ett försäkringsfall när hon lånat ut fordonet till en bekant. Det kan därför tilläggas att försäkringsbolagen har en lagstadgad informationsplikt vilket innebär att bolaget i en handling eller i någon annan läsbar och varaktig form som är tillgänglig för mottagaren, ska lämna klar och tydlig information om försäkringen, 2 kap. 1 § FAL. Försäkringsbolaget ska också upplysa om försäkringsvillkorens innehåll och särskilt framhålla villkor som utgör en oväntad och väsentlig begränsning av försäkringsskyddet, se 2 kap. 4 § FAL. Om försäkringsbolaget underlåtit att lämna information om sådant som anges i 2 kap. 4 § FAL, får bolaget inte åberopa detta mot försäkringstagaren, 2 kap. 8 § FAL.¹³⁵

I liknande mål som är avgjorda på 2000-talet har domstolarna¹³⁶ i sina domskäl fastställt att den som yrkar på ersättning ur försäkringen har att styrka att han, haft ett försäkringsbart intresse i den försäkrade egendomen. Detta innebär alltså att beviskravet i RH 1996:3 fungerar som vägledande för tingsrätterna och hovrätterna. Det kan tilläggas att jag inte har funnit något rättsfall, när försäkringstagaren är en juridisk person, som avser

¹³⁵ Vid annan försummelse riskerar försäkringsbolaget ingripande enligt marknadsföringslagen. För företag finns motsvarande bestämmelser i 8 kap. FAL, men om ett företag försummar informationsplikten riskerar de bara marknadsrättsliga påföljder.

¹³⁶ Se t.ex. Svea hovrätt mål nr T 8169-04 som hänvisar till beviskravet i RH 1996:3 och Göta hovrätt mål nr T 3403-04.

bevisbörda och beviskrav avseende försäkringsbart intresse i motorfordonsförsäkringen.

4 Fordonsmålvakter

4.1 Bakgrund

I avsnitt 1.1. framgår att en fordonsmålvalt är en privatperson eller en juridisk person som står registrerad som ägare till ett fordon i vägtrafikregistret utan att var dess verkliga ägare. Fordonsmålvakter ger upphov till flera problem i försäkringsrätten. Ett problem är att en del fordonsmålvakter inte betalar en trafikförsäkringsavgift. Det problemområde som främst är kopplat till min uppsats är att den motorfordonsförsäkringspremie som försäkringsbolaget får in inte är anpassad till risken, eftersom den verkliga ägaren och brukaren är någon annan än fordonsmålvakten/ försäkringstagaren. Om en skada inträffar kan det vara svårt för försäkringsbolaget att veta vem som bolaget ska betala ersättning till. Trafikförsäkringen är, som tidigare nämnts, obligatorisk, vilket innebär att en privatperson eller en juridisk person som står registrerad som ägare i vägtrafikregistret har en skyldighet att betala en trafikförsäkringsavgift. Därutöver kan en privatperson eller en juridisk person betala en motorfordonsförsäkring som skyddar det egna fordonet vid en skada.

I min undersökning har jag frågat om de utvalda försäkringsbolagen anser att det föreligger ett problem med s.k. fordonsmålvakter som tecknar motorfordonsförsäkring utan att ha ett försäkringsbart intresse i fordonet, (se bilaga A). Folksam svarade ja på frågan och anförde att bolaget har ett behov av att komma i kontakt med den som vet något om bilen vilket i regel är den verkliga ägaren. Samtidigt är det försäkringstagaren dvs. målvakten som de rent juridiskt är hänvisade till att kommunicera med i vissa lägen.¹³⁷ Länsförsäkringar svarade att för deras del handlar det många gånger om att bruket av en fordonsmålvalt medför att de inte får rätt premie betald eftersom den som egentligen är fordonets ägare och brukare då inte är den som är försäkringstagare. Premien beräknas utifrån den risk som föreligger och det är i hela försäkringskollektivets intresse att de premier som betalas är korrekta. I de flesta fall är det troligen andra orsaker än att få en lägre premie som föranlett bruket av en målvalt, t.ex. kan syftet vara att fordonens verkliga ägare inte kan eller vill stå som ägare med risk för att fordonen skulle kunna utmätas av Kronofogdemyndigheten eller att det finns andra anledningar till att inte vilja skylta med att man är ägare till fordon.¹³⁸

På myndighetsnivå uppmärksammades användandet av fordonmålvakter 2008 när dåvarande Vägverket och Kronofogdemyndigheten tillsatte en arbetsgrupp som skulle föreslå lösningar på problemet. Detta arbete resulterade i en promemoria *Förslag till åtgärder för att minska restförda*

¹³⁷ Svar från Maria Olsson, 2013-02-04.

¹³⁸ Svar från Tomas Hansson, 2013-02-11.

fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter som år 2009 lämnades till Regeringskansliet. Därefter tillsatte regeringen två utredningar som bl.a. berörde problemet med fordonsmålvakter, vilket resulterade i SOU 2010:76 och Ds 2012:7. Förslagen i utredningarna har ännu inte inneburit någon förändring i lagstiftningen. Den 26 mars i år väntas dock en proposition om fordonsrelaterade skulder där fordonsmålvaktens roll kommer att tas upp till behandling.¹³⁹

Det primära syftet med SOU 2010:76 var att förenkla och effektivisera LVTR och FVTR. I ett tilläggsdirektiv (dir. 2010:23) fick utredningen också i uppdrag att utreda om det skulle införas en möjlighet att vägra registrera fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp. Arbetet med denna fråga utgick ifrån ovan nämnda promemoria gjord av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. I promemorian framhävs att en fordonsmålvakt ofta saknar utmättningsbara tillgångar och att denne i allmänhet är svår att påverka med hjälp av administrativa påtryckningsmedel i form av böter, avgifter och verkställighetsåtgärder som kan riktas mot den som inte fullföljt sina skyldigheter beträffande fordonet. Vid utmätning är det inte heller sannolikt att det fordon som fordonsmålvakten står som registrerad ägare till kan tas i anspråk för betalning av målvaktens skulder, eftersom uppgiften i vägtrafikregistret inte är ett avgörande bevis för äganderätt.¹⁴⁰ Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda skulder avseende fordonsskatt, trängselskatt och felparkeringsavgifter som har lämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning.¹⁴¹ I Ds 2012:7 berörs även fordonsrelaterade skulder, syftet är att minska incitamentet att använda fordonsmålvakter och att minska de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna.¹⁴²

4.2 Begränsning av antalet fordon

I detta avsnitt behandlas förslag som diskuterats av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten avseende fordonsmålvakter även om dessa myndigheter har valt att inte närmare utreda förslagen. Förslagen i promemorian är utformade ur Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens perspektiv, därför är dessa inriktade på olika åtgärder kopplade till fordonsrelaterade skulder som är av offentlig rättslig karaktär. Det är dock inget som hindrar att förslagen motverkar förekomsten av privaträttsliga skulder avseende t.ex. försäkringspremier och trafikförsäkringsavgifter.¹⁴³

I promemorian diskuteras om Transportstyrelsen ska ges möjlighet att vägra att registrera en person som ägare till ett fordon om denne redan står som

¹³⁹ <http://www.regeringen.se/sb/d/16993/a/207130>, 2013-01-25.

¹⁴⁰ Promemoria, s. 18.

¹⁴¹ SOU 2010:76, s. 27 och s. 677.

¹⁴² Ds 2012:7, s. 7.

¹⁴³ Promemoria, s. 25.

ägare till ett stort antal fordon i vägtrafikregistret när det inte kan styrkas (t.ex. genom en kopia på köpekontraktet) att personen verkligen är den anmälde ägaren till fordonet. Transportstyrelsen skulle i så fall kunna avslå en anmälan om registrering av en ny ägare, ett beslut som skulle gå att överklaga. För t.ex. auktoriserade bilskrotare och vissa juridiska personer exempelvis bilhandlare, biltillverkare och bilimportörer skulle undantag kunna göras från skyldigheten att styrka äganderätten. Om förslaget skulle genomföras, innebär detta att fordonssäljaren får ett ökat ansvar. Säljaren skulle behöva kontrollera köparens existerande fordonsinnehav dels för att vara säker på att bli avförd som registrerad ägare, dels för att veta om ett köpekontrakt, eller annan handling som intygar förvärvet, måste bifogas i anmälan om ägarbyte. Transportstyrelsen skulle behöva hantera detta manuellt vilket kan bli resurskrävande. En bestämmelse med den ovan beskrivna innebörden skulle delvis kunna motverka problemen med fordonsmålvakter, men det skulle vara möjligt att kunna komma runt en sådan reglering. Det är inte säkert att en privatperson, eller en juridisk person, som med ett köpekontrakt intygar att denne är ägare till fordonet kommer att betala fordonsskatt etc. Den som köper ett fordon genom en fordonsmålvakt kanske inte bryr sig om att fordonsmålvakten inte är registrerad som ägare. Detta medför att säljaren står kvar som ägare till fordonet med ansvar för skatter och avgifter, vilket ställer till problem för denne. Med hänvisning till dessa problem ansågs inte förslaget tillräckligt effektivt i förhållande till de ökade administrativa kostnaderna och därför lämnade arbetsgruppen inte något förslag.¹⁴⁴

Jag frågade (se bilaga A) Folksam och Länsförsäkringar om de anser att privatpersoner ska kunna registreras i vägtrafikregistret för hur många fordon som helst, ingendera av de båda bolagen hade dock någon åsikt om detta. Min uppfattning är att det vore önskvärt att utreda förslaget närmare. Jag anser att argumentet att det går att komma runt en sådan reglering inte är hållbar, eftersom det brukar finnas s.k. kryphål oavsett hur regleringen utformas. Det är först när förslaget utreds som det går att beräkna dess genomslagskraft. När det gäller de ökade administrativa kostnaderna, behöver man räkna på dessa, av promemorian framgår dock inte att detta har skett.

4.3 Vägra registrera fordonsägare

I SOU 2010:76 behandlas förslaget i den ovan nämnda promemorian om att Transportstyrelsen borde ges en möjlighet att vägra registrering av en fordonsägare som sedan tidigare har obetalda fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp. Enligt utredningen behövs en bestämmelse som ger Transportstyrelsen möjlighet att vägra registrering av en fordonsägare i de aktuella fallen, även om anmälan i sig är korrekt och även om det har skett en civilrättsligt riktig överlåtelse av fordonet. En sådan bestämmelse föreslås att föras in i en förordning om fordons registrering. I förordningen

¹⁴⁴ Promemoria, s. 47f.

bör det anges hur stort det sammanlagda skuldbeloppet avseende fordonsrelaterade skulder ska vara för regelns tillämpning och att skulderna ska ha överlämnats till Kronofogdemyndigheten. Bestämmelsen ska omfatta både fysiska och juridiska personer. Enligt utredningens mening vore en lämplig beloppsgräns på 50 000 kr. Detta skulle medföra att ungefär 4 400 personer skulle drabbas av bestämmelsen, samtidigt som den ändå skulle omfatta de personer som i dagsläget tillsammans står för ungefär hälften av de restförda skulderna.¹⁴⁵

Utredningen, SOU 2010:76, har låtit konsultföretaget PricewaterhouseCoopers räkna på hur mycket förslaget skulle kosta för berörda myndigheter, bilhandlare, privatpersoner och TFF.¹⁴⁶

TFF har uttalat sig om förslaget att vägra registrera fordonsägare. I försäkringsbranschen är problemet med fordonsmålvakter påtagligt. När det gäller försäkringsrelaterade skulder uppger TFF att det finns 29 000 bilägare som har försäkringsrelaterade skulder över 10 000 kronor, därtill har 40 000 personer skulder över 50 000 kronor, dessa personer är ägare till minst en bil.¹⁴⁷ Om en möjlighet att vägra registrera fordonsägare införs skulle sannolikt skulderna för obetalda trafikförsäkringsavgifter minska. TFF kommer att få ett ökat antal ärenden där den som ålagts att betala trafikförsäkringsavgift i egenskap av registrerad ägare invänder att denne inte är fordonets verkliga ägare och därför inte ska betala avgiften. För TFF innebär detta längre handläggningstider av ärenden när parter ska höras och skriftväxling bedömas etc.¹⁴⁸

Det förhållandet att ”verklig ägare” inte registreras i vägtrafikregistret kan även leda till en felaktig bedömning av försäkringsrisken och därmed en felaktig försäkringspremie inte minst mot bakgrund av att försäkringsbolagen använder de ägaruppgifter som är införda i vägtrafikregistret för att administrera motorfordonsförsäkringar. Om den registrerade ägaren/försäkringstagaren är en annan person än fordonets riktige ägare kan inte uteslutas att det skulle uppstå problem för den försäkrade vid en inträffad skada.¹⁴⁹ I fall säljaren av en bil fortsätter att stå som registrerad ägare till den och har en försäkring trots att denne har sålt bilen till någon som inte registrerats som ägare. Om köparen är inblandad i en olycka är det inte säkert att försäkringen kommer att betala ut ersättning grundat på försäkringens utformning. TFF anser att detta troligtvis kommer att leda till problematiska utredningar vilket kan innebära att TFF kommer att stå för ersättningen till de skadelidande.¹⁵⁰ Som framkommit i avsnitt 2.5.1 har Hellner påtalat att om en sak t.ex. ett fordon skadas efter att det sålts kan inte den som tidigare ägt fordonet få ut ersättning ur försäkringen

¹⁴⁵ SOU 2010:76, s. 695ff.

¹⁴⁶ SOU 2010:76, s. 698. Konsekvenser för Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, bilhandlare och domstolsväsendet, se s. 699-702.

¹⁴⁷ SOU 2010:76, s. 890f.

¹⁴⁸ SOU 2010:76, s. 703.

¹⁴⁹ SOU 2010:76, s. 703.

¹⁵⁰ SOU 2010:76, bilaga 5, s. 912.

för detta även om denne har en försäkring som fortfarande gäller för fordonet. Enligt motorfordonsförsäkringsvillkoren i avsnitt 3.1, krävs att en försäkringstagare har ett försäkringsbart intresse i egenskap av ägare för att få ersättning vid en skada, om försäkringstagaren sålt fordonet men fortfarande har en försäkring, kan denne inte få någon ersättning.

Enligt utredningen skulle förslaget medföra nackdelar främst för privatpersoner och för näringsidkare dessa nackdelar överväger fördelarna med förslaget. Utredningen förespråkade därmed inte ett införande av en möjlighet att vägra registrering av en ägare med stora fordonsrelaterade skulder, även om det sannolikt skulle ha en viss försvårande inverkan på verksamheten med fordonsmålvakter. Enligt konsultrapporten skulle förslaget föra med sig betydande samhällsekonomiska kostnader främst för privatpersoner och för bilbranschen. Slutligen bör enligt utredningen beaktas att flera remissinstanser¹⁵¹ var kritiska till förslaget.¹⁵² Den största orsaken till remissinstansernas kritiska hållning var att de ansåg att förslaget borde utredas bättre.¹⁵³

Detta förslag har också berörts i Ds 2012:7, trots att flera remissinstanser hade sett en fördjupad utredning har detta inte skett. I Ds 2012:7 konstateras bara att ett sådant förslag inte bör införas genom en hänvisning till vad som sagts i SOU 2010:76.¹⁵⁴

4.4 Rätt att ta fordon i anspråk

Ett förslag som diskuteras i Ds 2012:7, är att Kronofogdemyndigheten ska få en lagstadgad möjlighet att ta ett fordon i anspråk. Förutsättningen är att en gäldenär vid utmätning saknar utmätningsbara tillgångar och är betalningsskyldig för fordonsrelaterade skatter¹⁵⁵ eller avgifter. I vägtrafikregistret ska det framgå att fordonet har tagits i anspråk och tre år efter att fordran betalats ska uppgiften gallras.¹⁵⁶

Förslaget innebär ett avsteg från den rådande regeln att utmätning bara kan ske om egendomen tillhör gäldenären eller ska anses göra det, enligt 4 kap. UB. Det bör skapas bättre möjligheter att driva in fordringar även när någon annan än den verkliga ägaren är registrerad som ägare i vägtrafikregistret och saknar utmätningsbara tillgångar.¹⁵⁷ Förslaget syftar främst till att det allmänna ska ha samma möjlighet att få betalt som i de fall den verkliga ägaren är registrerad i vägtrafikregistret som ägare. Den verkliga ägaren ska inte kunna undgå sitt betalningsansvar.¹⁵⁸

¹⁵¹ T.ex. Kammarrätten i Jönköping, Konsumentverket och TFF.

¹⁵² SOU 2010:76, s. 714.

¹⁵³ SOU 2010:76, s. 679f.

¹⁵⁴ Ds 2012:7, s. 69.

¹⁵⁵ Trängselskatt omfattas inte av möjligheten att ta ett fordon i anspråk.

¹⁵⁶ Ds 2012:7, s. 41.

¹⁵⁷ Ds 2012:7, s. 42.

¹⁵⁸ Ds 2012:7, s. 49f.

Vilken konsekvens som förslaget får för försäkringsbolagen berörs överhuvudtaget inte. TFF och Svensk Försäkring har trots detta fått komma med ett gemensamt remissyttrande. I remissyttrandet påpekas att fordonsmålvakter skapar problem bl.a. inom området för motorfordonsförsäkringar och det är därför viktigt att problemet angrips på ett effektivt sätt. Enligt TFF och Svensk Försäkring tycks förslaget väl ägnande att motverka förekomsten av fordonsmålvakter och förslaget tillstyrktes i princip. Försäkringsbolagen har dock diskuterats vilka konsekvenser förslaget kan medföra vid reglering av ett inträffat försäkringsfall. Att ett verkställt ianspråktagande ska ges samma rättsverkningar som om fordonet utmätts bör innebära att försäkringsersättning kan betalas ut till den skadelidande, oavsett om denne är fordonets ägare eller tredje man. Det kan uppstå problem om ett fordon ska lösas in på så sätt att äganderätten tas över av försäkringsbolaget, på grund av att den skadelidande är berättigad till ersättning motsvarande fordonets marknadsvärde. Om det av vägtrafikregistret framgår att fordonet kan tas eller redan har tagits i anspråk, riskerar försäkringsbolaget att inte kunna disponera över det inlösta fordonet utan att betala den registrerade ägarens fordonsrelaterade skulder. Detta har inte berörts i förslaget. Problemet kan eventuellt lösas genom att försäkringsbolaget betalar ersättning till den skadelidande med avdrag för fordonsrelaterade skulder.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Remissyttrande, 2013-01-25.

5 Analys

5.1 Begreppen försäkringsbart intresse och ägare

Det finns inte någon enhetlig definition av vad som avses med ett försäkringsbart intresse. Intressebegreppet är centralt i FAL och i motorfordonsförsäkringsvillkoren (avsnitt 3.1), då det krävs att försäkringstagaren har ett intresse i det försäkrade objektet. Ytterligare ett krav är att intresset ska vara lagligt, 6 kap. 1 § FAL. Begreppet intresse har alltså en nära koppling till risken att lida förlust om försäkringstagarens egendom skadas. Intressebegreppet innebär att försäkringstagaren har en viss relation till t.ex. ett fordon. Hellner anser att sakrätter dvs. panträtt och äganderätt kan leda till ett försäkringsbart intresse. I motorfordonsförsäkringsvillkoren föreskrivs att försäkringstagaren ska ha ett ekonomiskt intresse i fordonet för att vid en skada vara berättigad till försäkringsersättning. Svea HovR¹⁶⁰, precis som Hellner, anser att det ska göras en ekonomisk bedömning om försäkringstagaren ska anses ha ett försäkringsbart intresse i en viss sak. Med hänsyn till att intressebegreppet är centralt i FAL och att det inte finns någon enhetlig definition av begreppet försäkringsbart intresse i förarbetena till FAL eller doktrinen, anser jag att det vore lämpligt med ett förtydligande i lagstiftningen.

Att försäkringstagaren enligt motorfordonsförsäkringsvillkoren ska ha ett intresse i fordonet i egenskap av ägare är inte utan undantag. Folksam har som tidigare nämnts en undantagsregel i sina motorfordonsförsäkringsvillkor avseende privatpersoner (se bilaga A). Undantagsregeln innebär att i en familj kan en bil brukas av alla i familjen. Det är därför accepterat att t.ex. maken i familjen står som ägare i vägtrafikregistret och står på försäkringen även om han kanske inte har körkort. Undantagsregeln kan inte sägas vara uttömmande då hemmavarande barn också kan omfattas av den. Folksam ser ibland på den enskilda situationen och försöker att informera försäkringstagaren om detta. Länsförsäkringar AB har inte något sådant undantag inskrivit i sina motorfordonsförsäkringsvillkor. Det kan dock vara så att mannen står som försäkringstagare till en bil men bilen brukas också av hans fru. Vid en skada kan mannen trots detta få ersättning av Länsförsäkringar. Det kan tilläggas att bara en privatperson kan stå som ägare till ett fordon i vägtrafikregistret även om t.ex. två makar köpt en bil tillsammans och delar på de löpande kostnaderna. Mot bakgrund av detta är det rimligt att ovan nämnda försäkringsbolag är generösa i sina tolkningar av intressebegreppet i motorfordonsförsäkringsvillkoren. Försäkringsbolagen undviker på så sätt utredningssvårigheter eftersom det är vanligt att en familj som delar hushåll både köper och brukar en bil tillsammans. Om ett försäkringsbolag gör

¹⁶⁰ Mål nr T 533-01.

undantag från kravet på att försäkringstagaren ska ha ett försäkringsbart intresse i egenskap av ägare, vore det önskvärt om detta också framgår av motorfordonsförsäkringsvillkoren.

För en försäkringstagare kan det inte alltid vara enkelt att förstå vad som avses med ett försäkringsbart intresse. Ett exempel är RH 1996:3, där försäkringstagaren kanske inte förstod att hon skulle bli utan ersättning vid en skada när hon lånat ut fordonet till en bekant. Försäkringsbolagen har, som tidigare nämnts, en lagstadgad informationsplikt vilket innebär att bolaget i en handling eller i någon annan läsbar och varaktig form som är tillgänglig för mottagaren, ska lämna klar och tydlig information om försäkringen, 2 kap. 1 § FAL. Försäkringsbolaget ska också, särskilt framhålla väsentliga begränsningar av försäkringsskyddet, se 2 kap. 4 § FAL.

Ett försäkringsvillkor som avfattas av ett försäkringsbolag ska vid en tvist mellan försäkringsbolaget och en konsument tolkas till konsumentens förmån, 10 § AVKL.

Mot bakgrund av den lagstadgade informationsplikten och 10 § AVKL (för konsumenter) borde lagregleringen vara ett incitament för försäkringsbolagen att utforma sina försäkringsvillkor på ett tydligt sätt. Hellner och Bengtsson menar att domstolen inte kan kräva att försäkringstagaren ska förstå vilket skydd han har genom att bara läsa ordalydelsen av försäkringsvillkoret. Bengtsson menar dessutom att det är få försäkringstagare som läser igenom villkoren innan eller efter avtalslutet ifall inte ett försäkringsfall inträffar. Jag anser att då det är få försäkringstagare som läser försäkringsvillkoren, kan försäkringsbolagen i större utsträckning komplettera skriftlig informationen med muntlig information i samband med att en kund ringer till bolaget och önskar teckna en försäkring. Min uppfattning är också att ifall försäkringsrätten får mer uppmärksamhet i samhället ökar troligtvis kunskapen om vilket skydd en viss försäkring ger.

I många olika situationer kan det vara viktigt att kunna fastslå vem som är ägare till en sak. Begreppet ägare är centralt i motorfordonsförsäkringsvillkoren. För att försäkringstagaren vid ett försäkringsfall ska vara berättigad till försäkringsersättning krävs att försäkringstagaren har ett intresse i egenskap av ägare till det försäkrade fordonet. Begreppet ägare är ett funktionsbegrepp vilket innebär att vem som ska anses vara ägare till t.ex. ett fordon får avgöras från fall till fall beroende av situation. I svensk rätt finns alltså ingen definition av vad som avses med äganderätt. DCFR har dock en definition av äganderätten men min uppfattning är att denna definition inte är till någon större hjälp vid tolkning av försäkringsvillkor. DCFR:s definition anger inte hur äganderätten ska eller kan bestämmas. Det kan påpekas att DCFR:s definition av äganderätten inte har tillkommit på ett demokratiskt sätt eftersom arbetsgruppen som utarbetat definitionen inte är en parlamentariskt tillsatt grupp. Vidare innehåller DCFR i princip otroligt många regler som

några gånger är förenade med korta kommentarer. Det kan därför ifrågasättas vilka rättspolitiska grunder som DCFR vilar på, i DCFR förs inga resonemang, vilket t.ex. förekommer i doktrinen. Trots denna brist på demokratisk förankring vid utformningen, har HD i några mål hänvisat till paragrafer i DCFR. HD har (ännu) inte i något fall åberopat DCFR:s definition av äganderätten. Att 2 kap. 15 § RF föreskriver ett skydd för egendom utan att förklara vad som avses med äganderätt, tycker jag är en brist. Jag anser att det kan vara svårt att veta vad egendomsskyddet innebär. Att begreppet ägare är ett funktionsbegrepp, innebär att det är svårt att förutse vilken eller vilka metoder som domstolarna kommer att använda vid tolkning av försäkringsvillkoren, vilket framgår av NJA 2008 s. 668 och NJA 2010 s. 227.

För försäkringsbolagen är det viktigt att försäkringstagaren betalar rätt premie i förhållande till vilken risk som denne står. I motorfordonsförsäkring avseende konsumenter finns en ganska långtgående premiedifferentiering, som bl.a. innebär att unga personer betalar betydligt mer i premie än äldre personer. Det förekommer att en förälder eller en släkting står för försäkringen (s.k. bulvaner), men att den verkliga ägaren och brukaren är en annan yngre person. Om den verkliga ägaren stod på försäkringen skulle premien pga. ålder ha blivit betydligt dyrare. Försäkringsbolagen försöker i sina motorfordonsförsäkringsvillkor att förhindra detta, genom att föreskriva att försäkringstagaren kan bli utan ersättning om det visar sig att någon annan är fordonets verkliga ägare. Det finns några rättsfall där försäkringsbolagen misstänker att den verkliga ägare till fordonet är någon annan än försäkringstagaren. Mot bakgrund av detta, kommer jag att diskutera två olika lösningar på problemet.

En lösning på problemet skulle kunna vara att premiedifferentieringen slopades. Min uppfattning är dock att merparten av försäkringstagarna skulle anse att detta inte vara ett bra förslag, eftersom det statistiskt sett är unga personer (18-24 år) som står för fler trafikskador än andra, därför tror jag att en förändring bara kan komma att ske genom lagstiftning. Jag anser att försäkringsbranschen på sikt kommer att tvingas att införa samma premie oavsett försäkringstagarens ålder, eftersom detta ligger i linje med att branschen i år tvingades införa könsneutrala premier. Detta skulle alltså innebära att unga försäkringstagare skulle få betala mindre i motorfordonsförsäkringspremie medan resterande del av försäkringstagarna kan förvänta sig en höjd premie. Om ett borttagande av premiedifferentieringen skulle medföra en kännbar höjning av motorfordonsförsäkringspremien, kan det dock leda till att fler privatpersoner inte betalar en motorfordonsförsäkring. Det är alltså inte säkert att ett borttagande av premiedifferentiering är bra för försäkringsbolagen eller flertalet försäkringstagare, även om problemet med s.k. bulvaner minskar.

I två tidigare nämnda mål från HovR åberopade försäkringsbolagen som en grund till att försäkringstagaren inte hade ett försäkringsbart intresse, att denne inte hade körkort. I ett av målen var det försäkringstagarens dotterson

som brukade bilen och i det andra målet var det försäkringstagarens son som brukade motorcykeln. En fråga som kan ställas är om det bör införas ett krav på körkort för att bli inregistrerad som ägare till ett motorfordon i vägtrafikregistret. Först kan sägas att vägtrafikregistret fungerar som ett system för staten att få in fordonsskatter och den obligatoriska trafikförsäkringen. Försäkringsbolagen tillhandahåller trafikförsäkring och motorfordonsförsäkring och bolagen behöver hämta uppgifter från vägtrafikregistret. För att få teckna en försäkring till ett fordon skulle alltså krävas att personen har körkort. Folksam och Länsförsäkringar AB är dock inte särskilt positiva till detta (se avsnitt 3.2). Ett krav på körkort bör i vilket fall som helst inte införas utan undantag, eftersom det kan få stora konsekvenser för en del privatpersoner. Undantag skulle behöva göras för privatpersoner som kortvarigt blivit av med körkortet, handikappade som är beroende av att ha en bil som någon annan framför åt sig och fall när personen med körkort hamnat på obestånd och hans make inte har körkort men har ett behov av en bil. Problemet med att försäkringsbolagen inte får in rätt premie i förhållande till risken skulle inte lösas helt. Det kommer ändå att finnas privatpersoner med körkort som står på försäkring till ett fordon, där någon yngre vanligtvis en släkting är fordonets verkliga ägare och brukare.

Sammanfattningsvis kan påpekas att de två ovan nämnda lösningarna kan komma att minska problemet med s.k. bulvaner men innebär även nackdelar för försäkringsbolag och en del privatpersoner. Min uppfattning är att om försäkringsbolagen tydligt informera om vikten av att försäkringstagaren också är ägare och brukare till fordonet och dess konsekvenser om så inte är fallet, kan kanske ovanstående problem minska något.

5.2 Leasing och avbetalning

När det gäller leasing och försäkringsbart intresse berörs detta, i NJA 1992 s. 414. Leasing innebär, som tidigare nämnts, att leasingtagaren (vanligtvis ett företag) får möjlighet att nyttja ett fordon under en viss tid men äganderätten övergår inte till leasingtagaren. Leasingtagaren anses i 4 § LVTR vara fordonets innehavare vilket innebär en skyldighet att betala fordonsskatt och trafikförsäkring. I leasingavtalet förekommer att leasinggivaren infogar en klausul som innebär att leasingtagaren ska teckna en motorfordonsförsäkring. En motorfordonsförsäkring är (vanligtvis) ett standardavtal som inte är särskilt anpassad till ett leasingförhållande. I motorfordonsförsäkringsvillkoren (avsnitt 3.1) framgår att det är försäkringstagaren i egenskap av ägare som har ett intresse i fordonet. Det kan ifrågasättas om en försäkringstagare som är leasingtagaren har ett sådant försäkringsbart intresse som avses i motorfordonsförsäkringsvillkoren då denne inte är ägare till det försäkrade fordonet. En leasingtagares intresse består av en nyttjanderätt. Flera försäkringsbolag har i sina motorfordonsförsäkringsvillkor ett undantag som föreskriver att bolaget kan betala ersättning till fordonets ägare (leasinggivaren). Mot bakgrund av att motorfordonsförsäkringen samspelar med trafikförsäkringen på så sätt att

den som står som innehavare i vägtrafikregistret till ett fordon har en skyldighet att betala trafikförsäkring och därutöver kan betala en motorfordonsförsäkring. En motorfordonsförsäkring kan därför, precis som fordonsskatt och trafikförsäkring räknas som en löpande kostnad vilken leasingtagaren bör bekosta. Premien i motorfordonsförsäkringen beräknas utifrån den risk som föreligger (avsnitt 2.9), leasingtagaren brukar fordonet vilket kan tala för att denne bör vara försäkringstagare. Min uppfattning är att om en skada inträffar på fordonet är det leasinggivaren som riskerar en betydande förlust i fall den inte är motorfordonsförsäkrad. Mot bakgrund av ovanstående vore det önskvärt med ett förtydligande i försäkringsvillkoren.

I uppsatsen framgår att det är vanligt att bilfirmor ger en privatperson möjlighet att köpa ett fordon på avbetalning med ett återtagandeförbehåll. Rättsfallen NJA 2008 s. 668 och NJA 2010 s. 227, visar på svårigheten att bedöma vem som är ägare till ett fordon enligt motorfordonsförsäkringsvillkoren när det är sålt på avbetalning med ett återtagandeförbehåll. Denna svårighet visar sig särskilt när köparen till fordonet inte kan betala av sin skuld och en skada inträffar, det kan då uppstå flera olika problem samtidigt som det finns många olika regler att ta hänsyn till bl.a. sakrättsliga regler, GFL och KkredL/AvbetKL.

Att avbetalningssäljaren i ett avbetalningskontrakt förbehåller sig en rätt att återta fordonet och infogar en klausul att köparen ska teckna en motorfordonsförsäkring, är ett sätt för avbetalningssäljaren att undgå stora kostnader ifall köparen inte betalar sin skuld. Ett avbetalningsköp med ett återtagandeförbehåll kan sägas vara ett villkorat köp då säljaren har en möjlighet att återta ett fordon som inte är slutligt betalt av köparen samt att säljaren är skyddad mot köparens andra borgenärer. Äganderätten övergår till köparen efterhand som denne betalar av skulden till kreditgivaren och syftet är att köparen ska bli en ”fullvärdig ägare” till fordonet. Det innebär att köparen inte har ett intresse som består i att han är ägare till fordonet, utan det intresse som han har omfattas inte av motorfordonsförsäkringen. Motorfordonsförsäkringsvillkoren har inte anpassats till att (främst) privatpersoner köper fordon på avbetalning med återtagandeförbehåll. Att motorfordonsförsäkringsvillkoren föreskriver att försäkringsbolaget kan betala ut ersättning till avbetalningssäljaren eller kreditgivaren är inte tydligt, eftersom det ger upphov till oklarheter t.ex. om försäkringstagaren och/ avbetalningssäljaren är berättigad till ersättning vid en skada på fordonet. Att köparen brukar fordonet kan tala för att risken bör beräknas utifrån denne, därmed bör han också vara försäkringstagare. Å andra sidan kan påpekas att vid en skada på ett fordon som sålts på avbetalning, är det av särskild betydelse för avbetalningssäljaren/ kreditgivaren att fordonet har en motorfordonsförsäkring, så länge köparen inte har betalat av sin skuld.

Att motorfordonsförsäkringen samspelar med skyldigheten att betala trafikförsäkring gör inte saken enklare. Skyldigheten att betala trafikförsäkring för ett fordon åläggs innehavaren (köparen) vid avbetalningsköp med återtagandeförbehåll (4 § LVTR). Försäkringsbolagen har till uppgift att administrera trafikförsäkring och motorfordonsförsäkring

samt eventuella skador som kan uppkomma under en försäkringsperiod. Den som är skyldig att betala trafikförsäkringsavgiften kan som tidigare nämnts, betala en motorfordonsförsäkring. Det innebär att de krävs att samma privatperson (eller juridisk person) står för båda försäkringarna. Jag tror inte att det vore administrativt effektivt om t.ex. en privatperson stod för trafikförsäkringen och någon annan för motorfordonsförsäkringen avseende samma fordon. Mot bakgrund av ovanstående problematik kan en slutsats dras.

Slutsatsen är att det finns flera olika regelsystem, dessa är sakrättsliga regler, GFL, KkredL/AvbetKL, LVTR (vägtrafikregistret), som kan påverka bedömningen om försäkringstagaren har ett försäkringsbart intresse i egenskap av ägare till ett fordon. Problemet är att de olika regelsystemen inte samverkar med motorfordonsförsäkringsvillkoren. Jag föreslår därför att försäkringsbolagen (branschorganisationen Svensk Försäkring) och branschorganisation för bilhandeln (exempelvis Motorbranschens Riksförbund) bör komma överens om en lösning på problemet. Detta är särskilt viktigt med tanke på att många privatpersoner köper fordon på avbetalning med återtagandeförbehåll.

5.3 Övriga synpunkter

Att det i försäkringsbranschen finns ett problem med fordonsmålvakter, framgår av Folksam, Länsförsäkringars och TFF:s uttalande (se kapitel fyra). I min uppsats är det främsta problemområdet att den motorfordonsförsäkringspremie som försäkringsbolaget får in inte är anpassad till risken, eftersom den verkliga ägaren och brukaren är någon annan än fordonsmålvakten/ försäkringstagaren. En fordonsmålvakt är, som tidigare nämnts, inte fordonets verkliga ägare och brukar, därmed har denne inte heller ett sådant försäkringsbart intresse som avses i motorfordonsförsäkringsvillkoren. Om en skada inträffar kan det vara svårt för försäkringsbolaget att veta vem som bolaget ska betala ersättning till och som Folksam anförde (se avsnitt 4.1) kan bolaget ha svårt att komma i kontakt med den som vet något om bilen, vilket i regel är den verkliga ägaren.

På myndighetsnivå uppmärksammades användandet av fordonsmålvakter genom en promemoria gjord av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. Flera av förslagen i denna promemoria har resulterat i utredningarna SOU 2010:76 och Ds 2012:7. Jag anser att SOU 2010:76 och Ds 2012:7 till viss del är bristfälliga. Förslaget att vägra registrera fordonssägar i SOU 2010:76 skulle behöva utredas bättre vilket också flera remissinstanser har påpekat.

I Ds 2012:7 föreslås att Kronofogdemyndigheten ska få en lagstadgad möjlighet att ta ett fordon i anspråk (avsnitt 4.4). Jag anser att förslaget kan motverka problemet med fordonsmålvakter men jag saknar en diskussion

om i vilken grad som antalet fordonsmålsvakter förväntas minska. I remissyttrandet från TFF och Svensk Försäkring diskuteras vilka konsekvenser som förslaget kan medföra vid reglering av ett försäkringsfall. Förslaget bör innebära att vid ett inträffat försäkringsfall kan försäkringsersättning betalas ut till den skadelidande, oavsett om denne är fordonets ägare eller tredje man. Min uppfattning är att förslaget skulle innebära en utvidgning av vem som är ersättningsberättigad vid en skada. I remissyttrandet framgår också att problem kan uppstå om ett fordon ska lösas in på så sätt att äganderätten tas över av försäkringsbolaget, och fordonet kan tas eller redan har tagits i anspråk, då försäkringsbolaget riskerar att inte kunna disponera över det inlösta fordonet utan att betala den registrerade ägarens fordonrelaterade skulder. Detta har inte berörts i förslaget. Jag anser att ovanstående diskussion visar på att det finns brister med att utreda förslag utifrån enbart statens perspektiv, eftersom förslagen kan medföra nya problem för privata aktörer. Min uppfattning är att fordonsmålsvakter är ett samhällsproblem vilket både drabbar det allmänna och privata aktörer. Om fordonsmålsvakter betraktas som ett samhällsproblem skulle det bli enklare att bedöma för- och nackdelar i nämnda utredningar. Remissyttrandet från TFF och Svensk Försäkring visar exempel på att det kan uppstå problem som inte berörts i utredningarna. Min uppfattning är att det inte finns en lösning på problemet med fordonsmålsvakter utan att några olika åtgärder kan minska det. Ett slopande av premiedifferentiering skulle troligtvis inte innebära att fordonsmålsvakter upphör, eftersom det även finns andra orsaker till förekomsten av fordonsmålsvakter. Jag anser att det behövs en ökad kontroll vilket kommer att innebära ökade kostnader både för det allmänna och för t.ex. privatpersoner och bilförsäljare, men på sikt tjänar samhället på minskande problem med fordonsmålsvakter.

Bilaga A

Frågor till försäkringsbolag

- Vad menar ni med begreppet huvudsaklig brukare i era motorfordonsförsäkringsvillkor?
- Kan ni förklara eller ge exempel på när undantagsregeln i era motorfordonsförsäkringsvillkor, om att ersättning vid skada kan ges även om någon annan är ägare till fordonet om denne är din make/registrerad partner eller sambo, förutsatt att ni är folkbokförda och bosatta på samma adress?
- Tycker ni att Transportstyrelsen bör göra någon kontroll innan myndigheten registrerar en ny ägare till ett fordon i vägtrafikregistret? Motivera.
- Anser ni att det föreligger ett problem med s.k. fordonsmålvakter som tecknar motorfordonsförsäkring hos er utan att ha ett intresse i fordonet som ägare till det försäkrade fordonet? Motivera.
- Tycker ni att det är motiverat att privatpersoner (dvs. personer som inte driver någon näringsverksamhet) ska i vägtrafikregistret kunna äga hur många fordon som helst?
- Om ni svarat nej på föregående fråga. Hur vill ni att en förändring av äganderätten avseende fordon ska se ut?
- Anser ni att det bör ställas ett krav på att en privatperson har ett körkort för att bli inregistrerad i vägtrafikregistret som ägare till ett fordon? Motivera.

Käll- och litteraturförteckning

Tryckta källor

Offentligt tryck

Departementsserien

Ds 1993:39 Ny försäkringsavtalslag

Ds 2012:7 Fordonsrelaterade skulder

Statens offentliga utredningar

SOU 1925:21 Förslag till lag om försäkringsavtal m.m.

SOU 1989:88 Skadeförsäkringslag

SOU 2010:76 Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet

Propositioner

Prop. 1979/80:9 Om konsumentförsäkringslag m.m.

Prop. 1985/86:123 Om godtrosvärk av lösöre

Prop. 1994/95:17 Oskäligen avtalsvillkor m.m. Införlivande med svensk rätt av EG:s direktiv om oskäligen avtalsvillkor i konsumentförhållanden

Prop. 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister m.m.

Prop. 2003/04:150 Ny försäkringsavtalslag

Litteratur

Bar, Christian von, Clive, Eric M., Schulte-Nölke, Hans & Beale, H. G. (red.), *Principles, definitions and model rules of European private law: draft common frame of reference (DCFR)*, Outline ed., Sellier, European Law Publishers, Munich, 2009

Bengtsson, Bertil, *Försäkringsrätt: några huvudlinjer*, 8., [uppdaterade] uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2012

Bengtsson, Bertil, *Försäkringsavtalsrätt*, 2., [rev.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2010

Bengtsson, Bertil, *Försäkringsteknik och civilrätt*, 1. uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 1998

- Hellner, Jan, *Försäkringsrätt, 2.*, omarb. uppl., Stockholm, 1965
- Herre, Johnny, *DCFR och svensk rätt*, SvJT 2012 s. 933-940.
- Hessler, Henrik, *Allmän sakrätt: om det förmögenhetsrättsliga tredjemansskyddets principer*, Norstedt, Stockholm, 1973
- Hult, Phillips, *Föreläsningar över försäkringsavtalslagen*, Stockholm, 1936
- Hydén, Håkan & Hydén, Therese, *Rättsregler: en introduktion till juridiken*, 6 uppl., Studentlitteratur, Lund, 2011
- Håstad, Torgny, *Sakrätt avseende lös egendom, 6.*, omarb. uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2000
- Håstad, Torgny, "Vem är den verkliga ägaren till en bil köpt med äganderättsförbehåll?" I: *Festskrift till Torkel Gregow* (red.: Lindskog, Stefan m.fl.), Norstedts juridik, Stockholm, 2010
- Kellgren, Jan & Holm, Anders, *Att skriva uppsats i rättsvetenskap: råd och reflektioner*, Studentlitteratur, Lund, 2007
- Lindell, Bengt, *Bevisbördan i försäkringsmål*, NFT 2/1992, s. 213-217.
- Lurger, Brigitta, Faber, Wolfgang & Moraitis, Anastasios (red.), *Acquisition and loss of ownership of goods (PEL Acq. Own.)*, Sellier ; [etc.], Munich, 2011
- Millqvist, Göran, *Om begreppet äganderätt i svensk rätt*, InfoTorg Juridik 2008
- Millqvist, Göran, *Sakrättens grunder: en lärobok i sakrättens grundläggande frågeställningar avseende lös egendom, 6.*, [uppdaterade] uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2011
- Peczenik, Aleksander, *Juridikens teori och metod: en introduktion till allmän rättslära*, 1. uppl., Fritze, Stockholm, 1995
- Radetzki, Marcus, *Orsak och skada: om tolkning av ansvarsbärande orsaksvillkor i avtal om egendomsförsäkring*, Jure, Stockholm, 1998
- Radetzki, Marcus, *Berikandeförbudet vid skadeförsäkring har upphävts: Innebörd – Motiv – Konsekvenser*, JT 2007/08 s. 66-80
- Sandgren, Claes, *Är rättsvetenskapen dogmatisk?*, TfR 2005 s. 648-656
- Sluijs, Jessika van der, *När är en försäkringstagare "verklig ägare" till en bil i försäkringsvillkorens mening?* JT 2010/11 s. 153-161

Tullberg, Mats, *Försäkringsersättning vid skada på egendom*, 1. uppl., Fritze i samarbete med IFU utbildnings AB, Stockholm, 1994

Undén, Östen, *Svensk sakrätt. I, Lös egendom*, Gleerup, Lund, 1971

Övriga källor

Svar på frågor i bilaga A från Folksam, 2013-02-04

Svar på frågor i bilaga A från Länsförsäkringar AB, 2013-02-11

Internetkällor

Länsförsäkringar villkor för motorfordon (privat), gäller från 2012-01-01

http://www.lansforsakringar.se/privat/om_oss/skane/Documents/Forsakring%20fordon/Motorfordonsvillkor_MF53.pdf, 2012-12-10

Länsförsäkringar villkor för motorfordon (företag), gäller från 2013-01-01

(Cit. Länsförsäkringar villkor företag, 2013-02-07)

<http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Fordon/01020-Villkor-Motorfordon.pdf>, 2013-02-07

If villkor för motorfordon (privat), gäller från juni 2012 (Cit. If villkor, 2012-12-10)

http://www.if.se/web/se/SiteCollectionDocuments/Private/Villkor_Motor/Villkor_Motor.pdf, 2012-12-10

Trygg-Hansa villkor motorfordonsförsäkring, gäller från 2011-10-01 (Cit. Trygg-Hansa villkor, 2012-12-10)

<http://www.trygghansa.se/SiteCollectionDocuments/Privat/P00297.pdf>, 2012-12-10

Folksam bilförsäkring försäkringsvillkor 1 januari 2013

<http://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/folksambilforsakring/1.69390>, 2013-01-28

Transportstyrelsen

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Agarbyte/>, 2012-12-16

Förslag till åtgärder för minskning av restförda fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter, diarienummer TSV 2009:8959 och KFM 808 21617-08/123 (Cit. Promemoria)

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Press/Forslag_bilmalvakter_fordon_srelaterade_skulder.pdf, 2013-01-21

Remissyttrande över Ds 2012:7 från TFF och Svensk Försäkring (Cit. Remissyttrande, 2013-01-25)

<http://www.svenskforsakring.se/Global/Remissvar/53.%20Fordonsrelaterade%20skulder.pdf?epslanguage=sv>, 2013-01-25

Planerade propositioner och skrivelser våren 2013

<http://www.regeringen.se/sb/d/16993/a/207130>, 2013-01-25

Rättsfallsförteckning

NJA 1975 s. 222

NJA 1992 s. 414

NJA 1998 s. 29

NJA 2001 s. 750

NJA 2005 s. 502

NJA 2008 s. 668

NJA 2010 s. 227

RH 1996:3

Svea hovrätt mål nr T 533-01

Svea hovrätt mål nr T 8169-04

Svea hovrätt mål nr T 2008-08