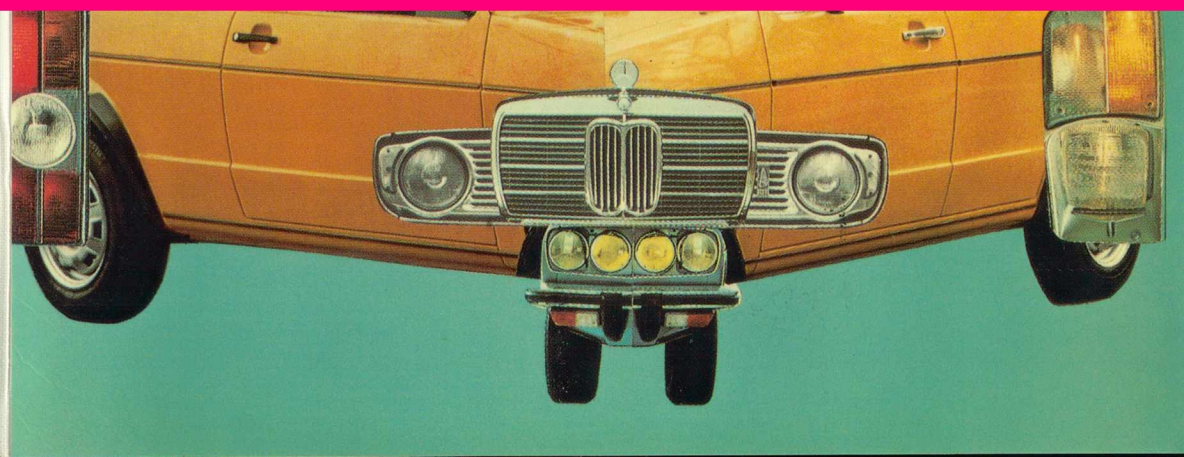
Konsument skydd vid köp av begagnad personbil

Betänkande av hemförsäljningskommittén

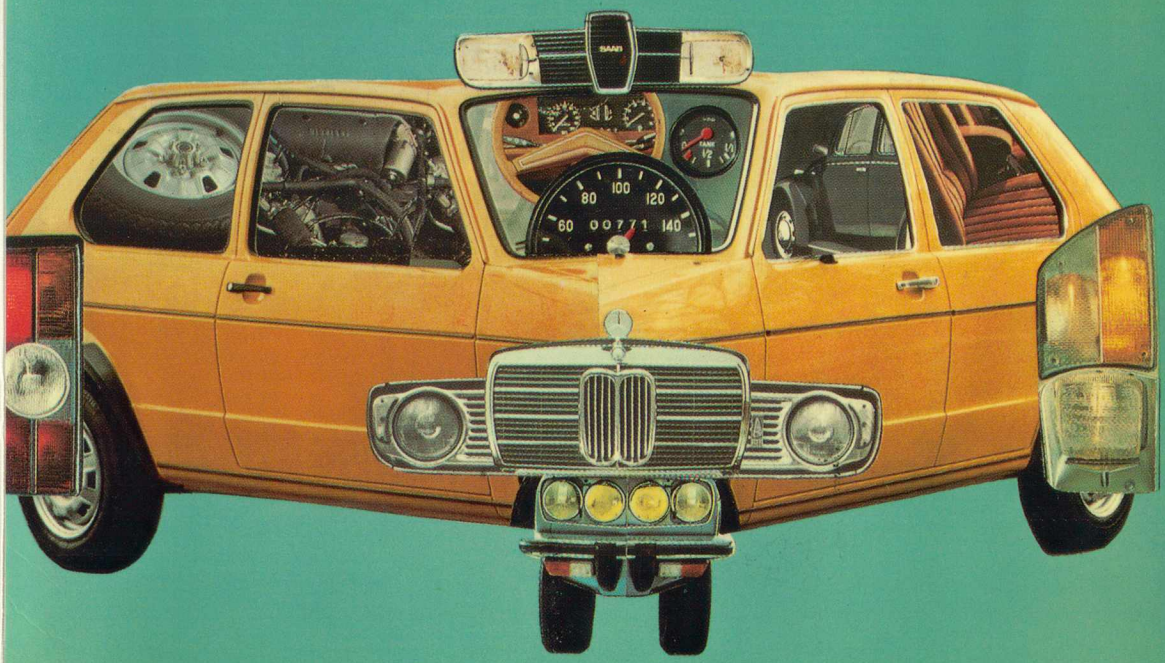
SOU 1977:32



Konsument skydd vid köp av begagnad personbil

Betänkande av hemförsäljningskommittén

SOU 1977:32



Statens offentliga utredningar
1977:32
Justitiedepartementet

Konsumentskydd vid köp av begagnad personbil

Betänkande av hemförsäljningskommittén

Stockholm 1977

Omslag av Jan Boman
ISBN 91-38-03256-2
ISSN 0375-250X
Gotab, Stockholm 1977

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Den 23 mars 1973 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande statsrådet Lidbom att tillkalla högst fem sakkunniga med uppdrag att verkställa översyn av reglerna om hemförsäljning m. m. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 10 april 1973 såsom sakkunniga generaldirektören Lars Ag, tillika ordförande, numera professorn Ulf Bernitz, civilekonomen Lars Hillbom, direktören Per Schierbeck och direktören Rudolf Walldén.

De sakkunniga har antagit namnet hemförsäljningskommittén.

Att såsom experter biträda kommittén förordnades den 10 april 1973 kanslirådet Per Borg och direktören Jan Hellstadius. Såsom ytterligare experter förordnades den 17 februari 1975 avdelningsdirektören Christer Bergman, direktören Ernst Olaf Holm och revisionssekreteraren Jan Huldt.

Till sekreterare åt kommittén förordnades den 4 juni 1973 hovrättsassessorn Jan-Olov Swahn.

Kommittén har avgivit remissyttranden över en inom handelsdepartementet upprättad promemoria (Ds H 1973:3) om tillfällig handel, en inom konsumentverket 1974-04-25 upprättad promemoria ang. återlämningsrätt m. m. vid köp av begagnad bil, generalklausulutredningens betänkande (SOU 1974:83) Generalklausul i förmögenhetsrätten samt kreditköpkommitténs betänkande (SOU 1975:63) Konsumentkreditlag m. m.

Regeringen har den 9 januari 1975 till kommittén överlämnat konsumentverkets ovan nämnda promemoria och remissyttranden över den för att, såvitt gäller frågorna om återlämningsrätt vid köp av begagnad personbil och ställande av säkerhet vid yrkesmässig försäljning av begagnade bilar, beaktas vid fullgörande av utredningsuppdraget.

Kommittén får härmed överlämna delbetänkandet Konsumentskydd vid köp av begagnad personbil.

I arbetet med föreliggande delbetänkande har deltagit experterna Bergman, Borg, Holm och Huldt. Den sistnämnde har därvid ingått i sekretariatet. Nämnda experter har anslutit sig till de sakkunnigas förslag.

Kommittén fortsätter sitt arbete med dels en översyn av hemförsäljningslagen, dels frågan om generell lagstiftning angående öppet köp vid konsumentköp.

Stockholm den 6 juni 1977

Lars Ag

Ulf Bernitz *Lars Hillbom* *Per Schierbeck*

Rudolf Walldén

/Jan Huldt
Jan-Olov Swahn

Innehåll

Författningsförslag

Förslag till
Lag om rätt att frånträda köp av begagnad personbil

Härigenom föreskrives följande.

1 §

Denna lag skall tillämpas när konsument av näringsidkare köper begagnad personbil, som är avsedd huvudsakligen för enskilt bruk och som säljes i näringsidkarens yrkesmässiga verksamhet.

Lagen gäller under de i första stycket angivna förutsättningarna även om köpet förmedlas av näringsidkare såsom ombud för säljare som ej är näringsidkare. Ombudet skall därvid anses såsom säljare vid tillämpningen av denna lag.

Lagen gäller även vid byte.

2 §

Villkor, som inskränker köparens rättigheter enligt denna lag, är ogiltigt.

3 §

Köpeavtal är gällande mot köparen endast om

1. säljaren har säkerhet ställd hos kommerskollegium med belopp som kollegiet har bestämt enligt lagen (0000:000) om ställande av säkerhet vid yrkesmässigt saluhållande av begagnade personbilar samt

2. köparen, senast när bilen avlämnas till honom, av säljaren mottager en särskild handling, i vilken han erinras om sina rättigheter enligt denna lag och lagen om ställande av säkerhet vid yrkesmässigt saluhållande av begagnade personbilar. Handlingen skall vara åtföljd av blankett som köparen kan använda för underrättelse enligt 4, 6, 7 eller 8 §. Köparen skall bekräfta mottagandet genom sin underskrift på ett exemplar av handlingen.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställer formulär till handling och blankett som avses i första stycket 2.

4 §

Innan bilen har avlämnats till köparen, får denne utan angivande av skäl frånträda köpet genom att underrätta säljaren om att han vill frånträda detta.

5 §

Sedan bilen har avlämnats till köparen, får denne utan angivande av skäl frånträda köpet inom en vecka från dagen för avlämnandet.

6 §

Frånträdande av köpet med stöd av 5 § skall, om ej annat följer av 7 eller 8 §, ske genom att bilen återlämnas inom den tid som anges i 5 §. Har köpeavtalet ingåtts på säljarens fasta försäljningsställe skall bilen återlämnas där. I annat fall skall bilen återlämnas där säljaren bedriver verksamhet.

Vid återlämnande enligt första stycket skall köparen underrätta säljaren om att han vill frånträda köpet med stöd av denna lag. Säljaren skall skriftligen intyga att han har mottagit bilen och att köparen har förklarat sig vilja frånträda köpet. Av intyget skall framgå dag för återlämnandet och bilens vägmätarställning.

7 §

Är köparen på grund av sjukdom eller annan omständighet, som han ej bort förutse, förhindrad att återlämna bilen på sätt som anges i 6 §, får han ändå frånträda köpet genom att inom den tid som anges i 5 § överlämna eller med post, telegraf eller telex avsända skriftlig underrättelse till säljaren om att han vill frånträda köpet och återlämna bilen så snart hindret upphör.

Vid återlämnande enligt första stycket gäller vad som föreskrives i 6 § andra stycket.

8 §

Vägrar säljaren att återtaga bilen eller kan han ej anträffas när bilen skall återlämnas på sätt som anges i 6 eller 7 §, får köparen ändå frånträda köpet genom att inom den tid som anges i 5 § överlämna eller med post, telegraf eller telex avsända skriftlig underrättelse till säljaren om att han vill frånträda köpet. Köparen skall i sådant fall lämna bilen till kronofogdemyndighet inom en vecka från sitt försök att återlämna den till säljaren.

Kronofogdemyndighet som mottager en bil enligt första stycket skall utan dröjsmål delge säljaren underrättelse om detta.

9 §

Utnyttjar köparen sin rätt att frånträda köpet, skall säljaren betala tillbaka erlagd köpeskilling

1. utan oskäligt uppehåll från det underrättelse enligt 4 § kom honom till

handa,

2. inom två veckor från det bilen återlämnades på sätt som anges i 6 eller 7 § eller

3. inom två veckor från det underrättelse enligt 8 § andra stycket delgavs honom.

Har köpeskillingen eller del därav erlagts i form av begagnad bil eller annan lös egendom, får säljaren avgöra om denna skall återlämnas till köparen eller ej. Mot köparens vilja får egendom som har lämnats i byte återlämnas endast om den är i väsentligen oförändrat skick. Återlämnas ej sådan egendom, skall ersättning utgå till köparen enligt det värde som vid köpet har åsatts egendomen.

Vid återbetalning enligt första stycket får säljaren tillgodoräkna sig ersättning enligt 10 § och sådan ersättning enligt 11 § som köparen har medgivit att utge.

10 §

Säljaren har rätt till ersättning av köpare som frånträder köpet.

Beräkningsgrunder och beloppsgränser för den högsta ersättning, som säljaren får tillgodoräkna sig enligt första stycket, fastställes av regeringen efter förslag av myndighet som regeringen bestämmer.

11 §

Köpare som frånträder köpet är skyldig att ersätta säljaren för sådan skada på bilen, som har inträffat under den tid bilen har varit i köparens besittning och som ej beror på bilens egen beskaffenhet eller på åtgärd som varit nödvändig för undersökning av den.

Denna lag träder i kraft den

Från och med den dag då lagen enligt uppgift på den utkommer från trycket i Svensk författningssamling får regeringen fastställa beräkningsgrunder och beloppsgränser enligt 10 § andra stycket, såvitt avser tid efter lagens ikraftträdande.

Förslag till
Lag om ställande av säkerhet vid yrkesmässigt saluhållande av begagnade personbilar

Härigenom föreskrives följande.

1 §

Den, som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter, skall ha ställt säkerhet hos kommerskollegium.

2 §

Om kommerskollegium ej medger annat, skall säkerhet utgöras av en betalningsutfästelse som har utfärdats av bank eller försäkringsbolag och som fullgöres vid anfordran.

3 §

Säkerhet skall gälla det belopp som kommerskollegium med hänsyn till verksamhetens omfattning och övriga omständigheter bestämmer. Beloppet skall uppgå till minst 60 000 kronor. Om särskilda skäl föreligger, får kollegiet bestämma säkerheten till lägre belopp.

Kommerskollegiets beslut enligt första stycket gäller utan hinder av förd talan, om ej annat förordnas.

4 §

Kommerskollegium skall till näringsidkare, som har ställt föreskriven säkerhet, utfärda bevis om detta.

Har utfärdat bevis blivit ogiltigt, skall näringsidkaren omedelbart återlämna beviset till kommerskollegium.

5 §

Näringsidkaren är skyldig att till kommerskollegium i den ordning kollegiet föreskriver lämna de uppgifter om sin verksamhet som erfordras för prövning av säkerheten.

Efterkommer näringsidkaren ej anmaning att lämna uppgift enligt första stycket, får kollegiet vid vite förelägga honom att fullgöra sin skyldighet.

6 §

Säkerhet får på köparens yrkande tagas i anspråk för återbetalning av köpeskilling när köparen har frånträtt köpet med stöd av lagen (0000:000) om rätt att frånträda köp av begagnad personbil. Säkerhet får också tagas i anspråk när köparen hos näringsidkaren har påstått att köpeavtalet ej är gällande mot honom på grund av att de i 3 § första stycket samma lag angivna förutsättningarna ej har uppfyllts.

Yrkande enligt första stycket skall framställas hos kommerskollegium senast sex månader från köpet.

7 §

Vill näringsidkaren bestrida köparens rätt att genom ianspråktagande av säkerhet få tillbaka erlagd köpeskilling, skall han inom den tid som anges i 8 § väcka talan mot köparen med yrkande

1. att köparen skall förklaras sakna rätt att frånträda köpet med stöd av lagen (0000:000) om rätt att frånträda köp av begagnad personbil,
2. att köpeavtalet skall förklaras vara gällande mot köparen såvitt avser de i

3 § första stycket samma lag angivna förutsättningarna eller

3. att köparen skall förklaras skyldig att enligt 11 § samma lag utge ersättning för skada på bilen med bestämt belopp.

8 §

Talan som avses i 7 § skall väckas inom två veckor från det

1. bilen återlämnades på sätt som anges i 6 eller 7 § lagen (0000:000) om rätt att frånträda köp av begagnad personbil,

2. underrättelse enligt 8 § andra stycket samma lag delgavs näringsidkaren,

3. underrättelse enligt 4 § samma lag kom näringsidkaren till handa eller

4. köparen hos näringsidkaren påkallade köpets återgång med påstående att köpeavtalet ej är gällande mot honom på grund av att de i 3 § första stycket samma lag angivna förutsättningarna ej har uppfyllts.

9 §

Vad som föreskrives i 7 och 8 §§ utgör ej hinder för näringsidkaren att från köparen kräva åter vad som har betalats till denne genom att säkerheten har tagits i anspråk. Sådant krav skall dock framställas hos köparen utan oskäligt uppehåll från det näringsidkaren fick kännedom om eller borde ha uppmärksammat den omständighet på vilken kravet grundas.

10 §

Kommerskollegium prövar ärende om ianspråktagande av säkerhet.

11 §

Har näringsidkaren ej betalat tillbaka erlagd köpeskilling och har han ej heller väckt talan mot köparen på sätt som anges i 7 och 8 §§, skall beslut fattas om ianspråktagande av hans säkerhet. På yrkande av näringsidkaren skall därvid avräkning ske för sådana ersättningar, som avses i 9 § tredje stycket lagen (0000:000) om rätt att frånträda köp av begagnad personbil.

12 §

Kommerskollegium skall återlämna säkerhet som ej längre fyller något ändamål.

13 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter utan att ha säkerhet ställd hos kommerskollegium med belopp som kollegiet har bestämt dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 § andra stycket

dömes till böter. Till samma straff dömes den som vid fullgörande av uppgiftsskyldighet enligt 5 § första stycket uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

14 §

Mot kommerskollegiets beslut om vitesföreläggande får talan ej föras. Talan mot annat beslut av kollegiet enligt denna lag föres hos kammarrätten genom besvär.

Denna lag träder i kraft den

Från och med den dag då lagen enligt uppgift på den utkommer från trycket i Svensk författningssamling får, såvitt avser tid efter lagens ikraftträdande, kommerskollegium meddela beslut om säkerhet och näringsidkare ställa säkerhet hos kollegiet.

Den som vid lagens ikraftträdande yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter får fortsätta med denna verksamhet utan att ha ställt säkerhet hos kommerskollegium till dess att säkerhet skall vara ställd enligt beslut av kollegiet. Vad nu sagts gäller endast under förutsättning att näringsidkaren före lagens ikraftträdande inkommer till kommerskollegium med uppgifter om verksamhetens omfattning.

Förslag till
Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrives att 14 och 20 §§ vägtrafikskattelagen (1973:601) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
14 §	
Skattskyldig i fråga om fordonsskatt är, om ej annat följer av andra *eller tredje* stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.	Skattskyldig i fråga om fordonsskatt är, om ej annat följer av andra, *tredje eller fjärde* stycket, den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.

I fråga om fordonsskatt som påföres enligt 22 § på grund av att skatteplikt inträder är den skattskyldig som ägde fordonet när skatteplikten inträdde. I fråga om fordonsskatt som påföres enligt 22 § på grund av ändring som avses i 13 § är den skattskyldig som ägde fordonet när registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skolat ske eller, i fråga om ändrad användning av fordon, när användningen ändrades.

I fråga om fordonsskatt som fastställes genom beslut enligt 24 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Har den, som blivit skattskyldig enligt första stycket, därefter återlämnat fordonet på sätt som anges i lagen (0000:000) om rätt att frånträda köp av begagnad personbil, får beskattningsmyndigheten besluta att han ej skall vara skattskyldig för fordonet.

20 §

Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är, om ej annat följer av *andra stycket,* den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.

Skattskyldig i fråga om kilometerskatt är, om ej annat följer av *andra eller tredje stycket,* den som ägde fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.

I fråga om kilometerskatt som fastställes genom beslut enligt 24 eller 25 § är den skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser. I fråga om kilometerskatt för skatteperiod under vilken fordon avregistrerats eller eljest av annan anledning än avställning upphört att vara skattepliktigt är den skattskyldig som då ägde fordonet.

Har den, som blivit skattskyldig enligt första stycket, därefter återlämnat fordonet på sätt som anges i lagen (0000:000) om rätt att frånträda köp av begagnad personbil, får beskattningsmyndigheten besluta att han ej skall vara skattskyldig för fordonet.

Denna lag träder i kraft den

Förslag till
Lag om ändring i lagen (1971:238) om hemförsäljning m. m.

Härigenom föreskrives att 1 § lagen (1971:238) om hemförsäljning m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag äger tillämpning vid yrkesmässig försäljning av lös egendom, som är avsedd huvudsakligen för enskilt bruk, i fall då

Denna lag äger tillämpning vid yrkesmässig försäljning av lös egendom, som är avsedd huvudsakligen för enskilt bruk, i fall då

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
köparen avger anbud eller svar på anbud vid sammanträffande med säljaren eller ombud för denne i köparens bostad eller eljest på annan plats än säljarens eller ombudets fasta försäljningsställe.	köparen avger anbud eller svar på anbud vid sammanträffande med säljaren eller ombud för denne i köparens bostad eller eljest på annan plats än säljarens eller ombudets fasta försäljningsställe. *Lagen gäller dock ej vid försäljning av begagnade personbilar.*

Lagen gäller under motsvarande förutsättningar även i fråga om näringsidkares åtagande att mot vederlag fortlöpande tillhandagå någon med underhåll eller tillsyn av egendom, undervisning eller andra liknande tjänster.

I fråga om avtal, som slutes och på ömse sidor fullgöres vid sammanträffandet, gäller lagen endast om köparen betalar köpeskillingen eller del därav med användande av kreditbevis eller med belopp som han erhåller som lån av säljaren eller genom dennes förmedling.

Denna lag träder i kraft den . I fråga om köp av begagnad personbil som ingåtts före lagens ikraftträdande gäller dock 1 § i sin äldre lydelse.

Sammanfattning

Hemförsäljningskommittén, i vars uppdrag ingår att utreda frågan om generell lagstiftning angående öppet köp vid konsumentköp, lägger i detta delbetänkande fram förslag till två lagar. De berör båda handeln med begagnade personbilar. I den ena lagen föreslås rätt för konsumenter att vid köp av begagnad personbil frånträda köpet inom viss tid utan att det föreligger något fel i godset eller annat kontraktsbrott från säljarens sida, s. k. *ångerrätt*. I den andra lagen föreslås skyldighet för den som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter att *ställa ekonomisk säkerhet* hos kommerskollegium. Syftet med denna lag är i första hand att trygga konsumenternas rätt att få tillbaka köpeskillingen när de utnyttjar ångerrätten. Kommittén föreslår vidare en smärre ändring i vägtrafikskattelagen. Slutligen föreslås att hemförsäljningslagen ändras så att försäljning av begagnade personbilar undantas från lagens tillämpningsområde.

Som motiv för införandet av en ångerrätt för köpare av begagnad personbil anförs i huvudsak följande. Kostnaderna för köp, underhåll, drift m. m. av en personbil uppgår i allmänhet till betydande belopp. I de flesta hushålls budget utgör bilkostnaderna en stor post. Räknat på längre tidsperioder medför själva bilinnehavet i många fall en lika stor ekonomisk påfrestning som t. ex. innehavet av en villa- eller fritidsfastighet. Det är också svårt för konsumenterna att fatta väl överlagda köpbeslut när det gäller personbilar. Särskilt svårt är det att bedöma hur köpvärd en begagnad personbil är i förhållande till det pris som begärs. Den enskilde konsumentens situation skulle enligt kommitténs mening förbättras genom en lagstadgad rätt att under viss tid hålla frågan om köp öppen och att under denna tid förfoga över bilen. Konsumenten skulle därigenom få möjlighet att utan påverkan från näringsidkarens sida bilda sig en uppfattning om en aktuell bils lämplighet som köpeobjekt med hänsyn till de egna behoven och resurserna.

En utgångspunkt för övervägandena rörande ångerrättens utformning har varit, att ångerrätten skall vara ett komplement till och inte en ersättning för de köprättsliga felreglerna. Möjligheten att ångra ett köp skall alltså inte användas när det föreligger fel i godset och köparen kan utnyttja sina rättigheter enligt avtalet, köplagen eller konsumentköplagen. Det finns flera skäl att tro, att en sådan ångerrätt kommer att användas relativt sällan sett i relation till den totala yrkesmässiga försäljningen av begagnade personbilar. Majoriteten av bilköparna torde vara i huvudsak nöjda med sina köp. Vidare får risken för missbruk av ångerrätten antagas vara liten, dels därför att köparen enligt nu gällande regler skall betala minst fyrtio procent av priset

innan bilen får lämnas ut till honom, dels därför att säljaren enligt förslaget får rätt att ta ut viss ersättning av den köpare som utnyttjar ångerrätten.

Den föreslagna lagen om ångerrätt skall tillämpas vid köp och byte av begagnad personbil under följande förutsättningar. Köparen skall vara konsument och hans avsikt vid förvärvet skall vara att använda bilen huvudsakligen för enskilt bruk. Vidare skall säljaren vara fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt bedriver handel med begagnade bilar. Lagen skall dock vara tillämplig även om säljaren inte är näringsidkare inom bilbranschen, nämligen när köpet förmedlas av en sådan näringsidkare som ombud för en säljare, som själv inte säljer bilar yrkesmässigt. Ombudet skall i sådant fall anses som säljare vid tillämpningen av lagen om ångerrätt. Det skall alltså inte vara möjligt för en näringsidkare att kringgå lagen genom att låta en tidigare ägare, som inte är näringsidkare, formellt stå som säljare.

Ångerrättens innebörd är att köparen får rätt att utan angivande av skäl frånträda köpet utan att det föreligger något kontraktsbrott från säljarens sida. Denna rätt har köparen under tiden från köpeavtalets ingående till dess att en vecka förflutit från det bilen avlämnades till honom. För att ett köpeavtal skall kunna bli gällande mot köparen krävs enligt förslaget, att säljaren dels har överlämnat viss information om de föreslagna lagarnas innehåll, dels har säkerhet ställd hos kommerskollegium. Om någon av dessa förutsättningar brister skall köparen alltså kunna låta köpet gå åter utan att han behöver iaktta någon bestämd ångerfrist.

Enligt förslaget får köparen använda bilen under ångerfristen och han får frånträda köpet även om bilen skadats. Köparen skall emellertid vara skyldig att ersätta säljaren för de skador, som har uppkommit under den tid bilen varit i hans besittning. Undantag görs dock för skador som beror på bilens egen beskaffenhet eller på åtgärd som varit nödvändig för undersökning av bilen.

Säljaren skall, såsom nämnts, ha rätt att ta ut en viss ersättning av en köpare som utnyttjar ångerrätten. Det är inte fråga om någon obligatorisk avgift. Säljaren får själv avgöra om han skall betinga sig någon ersättning, men denna får i så fall inte överstiga visst belopp. Kommittén har inte tagit ställning till hur stor ersättningen skall få vara utan har funnit att det bör ankomma på regeringen att fastställa beräkningsgrunder och beloppsgränser för den högsta ersättning som säljaren skall få tillgodoräkna sig. Enligt kommitténs mening bör ersättningen till viss del vara beroende av bilens pris och till en annan del variera med antalet mil som köparen utnyttjat bilen. Det är väsentligt att ersättningen inte blir så hög att ångerfall blir lönande för säljaren.

En köpare som vill frånträda ett bilköp skall enligt förslagets huvudregel lämna tillbaka bilen till säljaren före ångerfristens utgång. Han skall samtidigt göra klart för säljaren att bilen lämnas tillbaka med stöd av ångerrättslagen. Säljaren skall utfärda ett intyg på att bilen lämnats tillbaka enligt ångerrättslagens bestämmelser. Säljaren är dock inte skyldig att omedelbart betala tillbaka köpeskillingen. Han får viss tid på sig för att undersöka bilen och diskutera eventuella ersättningsanspråk med köparen. Köpeskillingen skall betalas tillbaka inom två veckor från det bilen lämnades tillbaka. Som köpeskilling räknas även inbytesbil och annan lös egendom som lämnats i byte. Säljaren får bestämma om sådan egendom skall lämnas åter eller ej.

Väljer säljaren att inte lämna tillbaka sådan egendom skall han ersätta köparen med det avtalade bytesvärdet.

När två veckor förflutit från det bilen lämnades tillbaka skall köparen kunna få tillbaka vad han har betalat genom att ta säljarens säkerhet i anspråk. Anser säljaren att köparen inte har rätt att frånträda köpet, t. ex. därför att ångerfristen försuttits, eller anser han att köparen är skyldig utge ersättning för skada på bilen, måste han – för att hindra att hans säkerhet tas i anspråk – väcka talan mot köparen före tvåveckorsperiodens utgång.

Om säljaren inte har haft föreskriven säkerhet ställd hos kommerskollegium eller om han underlåtit att lämna föreskriven information om de föreslagna lagarna, behöver köparen varken iakttaga någon ångerfrist eller lämna ifrån sig bilen utan att samtidigt få tillbaka vad han har betalat. Köparen skall i sådana fall naturligtvis inte heller betala någon ersättning för att han inte står fast vid köpet. Däremot skall han kunna använda den säkerhet som säljaren har ställd hos kommerskollegium även om denna sjunkit under föreskriven nivå. Det är endast om säljaren inte har någon säkerhet alls ställd, som köparen själv måste ta initiativ till en rättslig prövning för att tvinga säljaren att betala tillbaka erlagd köpeskilling.

För att undvika missförstånd bör påpekas att en säkerhet skall få tas i anspråk endast i två fall. Det ena fallet är då köparen har frånträtt köpet med stöd av ångerrättslagen. Det andra fallet är då köparen har låtit köpet gå åter med åberopande av att säljaren inte har haft föreskriven säkerhet ställd eller inte har lämnat föreskriven information. Det kan alltså inte bli fråga om att ta en säkerhet i anspråk för att en köpare skall få tillbaka erlagd köpeskilling, sedan han har hävt köpet på grund av fel i godset eller av annan orsak.

Om en säljare vägrar att ta emot en bil, som en köpare vill lämna tillbaka enligt ångerrättslagen, eller om säljaren inte kan anträffas när en bil skall återlämnas, skall köparen ändå kunna utnyttja ångerrätten. Han skall i sådant fall skicka en skriftlig underrättelse till säljaren inom den föreskrivna ångerfristen och därefter lämna bilen till en kronofogdemyndighet.

Kommitténs andra lagförslag gäller skyldighet för den som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter att ställa ekonomisk säkerhet hos kommerskollegium. Säkerheten skall utgöras av en av bank eller försäkringsbolag utfärdad betalningsutfästelse som fullgöres vid anfordran. Säkerhetens storlek skall bestämmas med hänsyn till verksamhetens omfattning men skall normalt uppgå till minst 60 000 kronor.

En köpare skall enligt förslaget kunna ta säljarens säkerhet i anspråk om säljaren inom de föreskrivna två veckorna från det bilen lämnades tillbaka varken har återbetalat erlagd köpeskilling eller väckt talan mot köparen med yrkande att denne skall förklaras sakna rätt att frånträda köpet eller förklaras skyldig att utge ersättning för skada på bilen. Yrkande om att få ta en ställd säkerhet i anspråk skall framställas senast sex månader från köpet.

Den som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter utan att ha säkerhet ställd med föreskrivet belopp ådrar sig straffansvar. Han kan också med stöd av marknadsföringslagen vid vite förbjudas att fortsätta att saluhålla begagnade personbilar till konsumenter utan att ställa föreskriven säkerhet.

Summary

The "Door-to-Door Sales Committee" has been entrusted with the task to consider the needs of a general rule to the effect that consumers are given the right to withdraw from purchase agreeements. In this first report the Committee proposes two separate acts, both of which are only concerned with commerce in secondhand private motor cars. The first act proposed entitles the buyer of a secondhand car to *withdraw from the purchase* within a certain time-limit, irrespective of whether or not the car is defective or whether or not there is any other failure on the part of the seller. The second act proposed obligates those engaged in the secondhand car business to *make a deposit* to the Board of Commerce. The purpose of this act is to ensure the buyer's possibility to get his money back in case of withdrawal.

The main reasons advanced by the Committee in favour of a right for buyers of secondhand cars to withdraw from the agreement are: 1) For most consumers the car represents a big part of the budget. In the long run, having a car might be more expensive than, for example, having a house. 2) Moreover, it is difficult for consumers to make a well based purchase decision in the case of cars. In particular, it is difficult to judge if a secondhand car is worth the price required.

The Committee holds the opinion that the consumers' situation would be improved by a legally protected right to leave the question whether or not to buy unsettled for a particular period during which the car may be used and examined. This would make it possible for the consumer to consider without any influence exercised by the seller whether or not a certain car is an appropriate object for buying, considering the consumer's personal needs and means.

The structure of the proposed right to withdraw has been based on the idea that it is to be a complement but not a substitute to the rules on defects under the Sales of Goods Act. Thus, the right to withdraw is not intended to be used where the car is defective and where the buyer can act under the contract itself, the Sales of Goods Act, or the Consumers' Sales Act. There are many reasons to believe that such a right to withdraw would be made use of in a small number of cases compared with the total professional sales of secondhand cars. Most car buyers are probably essentially content with their purchase. Furthermore, the risk of having the right to withdraw misused may, for two reasons, be considered as small. First, according to certain rules that are already in force the buyer has to pay at least forty per cent of the price before the car may be delivered to him. Secondly, according to the rules

proposed in the present report, the seller may stipulate a compensation for the use of the car during the period between the sales agreement and the consumer's withdrawal.

The first act proposed, to establish a right to withdraw, will be applicable in the case of purchase or exchange of secondhand cars. The buyer must be a consumer having the intention to use the car essentially for private purposes. The seller must be an individual or a company carrying on business with secondhand cars in a professional capacity. However, the act is meant to be applicable even where the seller is not a businessman, if a businessman acts as representative of a private seller; thus, it will not be possible for a businessman to evade the law by acting as an agent and letting a previous owner who is not a businessman, formally to act as a seller.

The essential meaning of the right to withdraw is that the buyer has a right to have the purchase cancelled without there being any failure on the part of the seller. This right is accorded to the buyer for the time between the agreement and the expiration of one week after the car was delivered to him. The seller must always inform the consumer of his right to withdraw. Moreover, the seller must always have made the deposit provided for in the second of the two acts proposed. If the seller has failed to comply with either of these conditions, the buyer may cancel the purchase without any time-limit.

It is proposed that the buyer may use the car during the time-limit of one week and may withdraw from the purchase even if the car has been damaged during that time. However, the buyer must pay a compensation to the seller for such damage. Again, there is a reservation for such damage as may be due to the condition of the car or to any measure necessary for examining it.

The seller is entitled to stipulate a compensation from the buyer for the exercise of his right to withdraw. However, this rule is not intended to be compulsory in the sense that the buyer must always pay a compensation. The seller is free to decide whether or not to stipulate a compensation. If he chooses to make such a stipulation, the compensation asked for must not exceed limits that will be laid down later on. The Committee does not make any proposal with respect to the limits to be set; it seems preferable that this issue is settled after negotiations in which the National Board for Consumer Policies and representatives of the car business ought to take part. However, the final decision should be taken by the Government. The Committee suggests that the compensation should partly be related to the price and partly depend on the distance that the car has been driven by the consumer. The Committee takes it for granted that the compensation will not be set so high as to make withdrawals profitable to the seller.

The general rule contained in the present proposal is to the effect that a buyer wishing to withdraw must return the car to the seller before the expiration of the time-limit. He must also make it clear to the seller that the car is returned in pursuance of the present act. The seller is to issue a receipt establishing that the car has been returned in accordance with the provisions laid down in the act. The seller is not obligated to pay the price back immediately. He has a certain time-limit during which he has the opportunity to examine the car and, as the case may be, discuss his claims on compensation with the buyer. The price must be repaid within two weeks

after the car was returned. After the expiration of that time, the buyer can, in case of failure on the part of the seller, make use of the deposit made by the seller according to the provisions laid down in the second act proposed. If in such a case the seller holds that the buyer has no right to withdraw, e. g. because the time-limit has expired, or if the seller claims compensation for damage caused to the car, he can stop the buyer from getting money out of the deposit by sueing the buyer within the limit of the two-weeks-period mentioned above. If the parties agree on a certain compensation for damage, there is of course no need for the seller to sue the buyer.

If the seller has not complied with his obligation to make a deposit or if he has failed to give notice of the buyer's right to withdraw, a buyer who wants to withdraw need not either act within any time-limit or return the car without immediately getting back what he has paid. In such cases the buyer need not pay any compensation for not fulfilling the purchase. However, in this case too, he can make use of the deposit made by the seller. It is only if the seller has failed to make a deposit that the buyer has to initiate legal action in order to have a title of execution.

The rules applicable to the price, i.e. the purchase – money, are applicable to a car or any other object taken in whole or part exchange. But it is up to the seller to decide whether or not an object taken in exchange is to be returned. If he chooses to keep it, he has to pay its exchange value according to the agreeement. However, the buyer is not bound to take it back if it has undergone any significant change.

It may of cource happen that, due to circumstances for which the seller is responsible, it is impossible for the buyer to return the car within the time-limit. The seller may, for example, have disappared or he may have shut his office on grounds of illness or vacation. The act proposed provides for specific rules with respect to such situations. What the buyer has to do is to send his written declaration within the ordinary time-limit and, before the expiration of an additional week, to leave the car to an execution officer.

The second act proposed lays down an obligation for those engaged in professional commerce with secondhand cars to make a deposit to the Board of Commerce.

The deposit to be made by car dealers is a guarantee to pay on demand issued by a bank or an insurance company. The amount required will depend on the size of the business concerned, 60 000 Sw.Cr. being, however, a minimum.

Under this act a buyer can demand payment out of the deposit if within two weeks after the car was returned the seller has not

- repaid the price or
- sued the buyer claiming that he had no right to withdraw or
- claimed compensation for damage.

The buyer has to apply for money from the deposit within a time-limit of six months from the day of the purchase.

A person who carries on business with secondhand cars in a professional capacity without having made the deposit required or who continues to carry on such business although the value of the deposit has sunk below the minimum set will be liable to penalty.

1 Inledning

1.1 Kommitténs uppdrag

Direktiven för kommittén finns i anförande till statsrådsprotokollet den 23 mars 1973 av dåvarande statsrådet Lidbom.

Lidbom redogör inledningsvis för vissa begränsningar i fråga om tillämpligheten av lagen (1971:238) om hemförsäljning m. m. (hemförsäljningslagen). Han konstaterar att tiden är mogen för en översyn av lagen. I det följande uppehåller han sig dels vid frågan huruvida ytterligare åtgärder erfordras för att komma till rätta med vissa näringsidkare, som mer systematiskt åsidosätter hemförsäljningslagens föreskrifter, dels vid frågan om lagens tillämplighet bör utsträckas till att omfatta försäljning per telefon och sådan hemförsäljning som inte omfattas av lagen, s. k. rena kontantaffärer. Han anför därefter:

De sakkunniga bör vidare undersöka ett annat problem som har diskuterats i olika sammanhang, nämligen frågan om lagstiftning angående öppet köp. Regler om öppet köp finns f. n. i 60 § lagen (1905:38 s. 1) om köp och byte av lös egendom (köplagen). Genom avtal om öppet köp blir köparen villkorligen förpliktad under förutsättning att godset har blivit levererat. Om köparen inte inom avtalad eller i annat fall skälig tid meddelar säljaren att han avstår från köpet, blir han slutligt bunden av köpavtalet. För säljarens del gäller att han omedelbart blir bunden vid avtalets ingående.

I samband med remissbehandlingen av förslaget till hemförsäljningslag togs frågan om generell lagstiftning angående öppet köp vid konsumentköp upp från vissa håll. Frågan har ånyo aktualiserats i remissyttrandena över köplagsutredningens betänkande (SOU 1972:28) Konsumentköplag. Härvid har framhållits att det i vissa situationer synes motiverat att ge köparen en generell rätt att återlämna varan vid förhastat köp utan att det föreligger något kontraktsbrott från säljarens sida.

Som jag framhållit vid remiss till lagrådet tidigare i dag av förslag till konsumentköplag rör frågan om öppet köp problem av stor praktisk betydelse för konsumenterna. En lagstadgad rätt att inom viss tid återlämna köpta varor skulle otvivelaktigt vara ägnad att minska förekomsten av tvister rörande påstådda fel i varorna. Från konsumenternas synpunkt skulle den vidare vara förenad med den fördelen att ett förhastat köpbeslut inte behöver få några besvärande konsekvenser. Detta framstår som en betydelsefull vinning från konsumentskyddssynpunkt. Åtminstone för vissa säljare skulle emellertid en sådan ordning kunna skapa svårigheter. Man kan inte heller bortse från att en allmän rätt för köpare att återlämna köpta varor kan medföra kostnader som ytterst drabbar konsumentkollektivet.

De sakkunniga bör förutsättningslöst väga mot varandra de skäl som talar för och emot införande av tvingande lagstiftning angående rätt för köpare vid konsumentköp att återlämna den köpta varan. Härvid bör också beaktas vilka möjligheter som finns att

tillgodose det angivna syftet genom frivilliga åtaganden. Jag vill i detta sammanhang peka på den ordning med fri återlämningsrätt som har införts på vissa håll, bl. a. inom konsumentkooperationen. De bör också uppmärksamma de överläggningar om återlämningsrätt vid köp av begagnad bil som pågår mellan konsumentverket och företrädare för motorbranschen.

Om de sakkunniga anser att lagstiftning om öppet köp bör införas, måste närmare övervägas vilka begränsningar i tillämpningsområdet som behöver göras och vilka krav som behöver uppställas beträffande den tid inom vilken återlämnande skall ske, varans skick vid återlämnandet, ersättning för kostnader, skyldighet för säljaren att upplysa köparen om hans återlämningsrätt m. m. De sakkunniga bör också överväga om en avgränsning till den situation som regleras i 60 § köplagen, dvs. att godset har blivit avlämnat, är lämplig eller om regleringen bör inriktas även på fall där något avlämnande ännu inte har skett. Avtal om förvärv av fast egendom bör med hänsyn till de särskilda köprättsliga regler som gäller på detta område inte omfattas av uppdraget.

Om de sakkunniga kommer fram till att generella regler om rätt att återlämna köpt vara bör införas, bör särskilt övervägas i vilken mån en sådan ordning kan föranleda ändringar i hemförsäljningslagen.

Utredningsuppdraget i vad avser öppet köp har samband med den översyn av köplagen som utförs av köplagsutredningen. De sakkunniga bör samråda med denna utredning samt med kreditköpkommittén, konsumenttjänstutredningen och andra utredningar på närliggande områden.

1.2 Kommitténs arbete

Såsom framgår av kommitténs direktiv skulle kommittén uppmärksamma de överläggningar om återlämningsrätt vid köp av begagnad bil, som pågick mellan konsumentverket och företrädare för motorbranschen när kommittén tillsattes. Det finns skäl att i korthet redogöra för bakgrunden till de angivna överläggningarna.

Konsumentutredningen föreslog i betänkandet (SOU 1971:86) Bilen och konsumenten bl. a. införandet av obligatorisk kontrollbesiktning – av samma typ som den årliga kontrollbesiktningen – vid försäljning av begagnad bil till konsument. Besiktningen föreslogs skola ske senast tre månader före försäljningstidpunkten. Enligt utredningen borde erfarenheterna av ett sådant system kunna tjäna som underlag för framtida överväganden om obligatorisk konditionsbesiktning av begagnade personbilar i samband med överlåtelse.

Vid remissbehandlingen av betänkandet föreslogs bl. a. ett system med skyldighet för bilhandlare att ställa säkerhet – i likhet med vad som gällde på sällskapsreseområdet – samt med en karenstid och/eller körsträcka, inom vilken köparen kunde förvissa sig om att den köpta bilen var trafiksäker, och om den visade sig inte vara det, en rätt för köparen att häva köpet.

I proposition 1972:33 med förslag till riktlinjer för och organisation av samhällets konsumentpolitik m. m. uttalade departementschefen bl. a. att det borde ankomma på konsumentverket att närmare pröva konsumentutredningens förslag till åtgärder på bilområdet och att han inte då var beredd att ta ställning till utredningens förslag om obligatorisk besiktning av personbilar i samband med överlåtelse.

Sedan riksdagen antagit de i propositionen framlagda förslagen – innebä-

rande bl. a. inrättandet av konsumentverket – startade konsumentverket sin verksamhet den 1 januari 1973.

På bilområdet tillsatte konsumentverket en samarbetskommitté med representanter för berörda myndigheter, motorbranschen och bilägarnas organisationer. Efter samråd med denna kommitté tillsatte verket särskilda arbetsgrupper på olika delområden. En sådan arbetsgrupp, i vilken ingick företrädare för bl. a. motorbranschen, behandlade frågor om återlämningsrätt, ställande av säkerhet, överlåtelsebesiktning m. m. vid köp av begagnad bil. De i hemförsäljningskommitténs direktiv åsyftade överläggningarna angående återlämningsrätt ägde alltså rum inom denna arbetsgrupp.

Under gruppens arbete förekom flera kontakter med hemförsäljningskommittén. Kommittén gjorde den preliminära bedömningen, att problemen vid köp av begagnad bil var av sådan beskaffenhet att kommitténs uppdrag inte borde hindra arbetsgruppen från att lägga fram förslag om en särskild återlämningsrätt vid köp av begagnad bil.

Efter diskussioner inom arbetsgruppen upprättade konsumentverket en promemoria, i vilken föreslogs bl. a. att konsument, som köpte begagnad personbil av näringsidkare, skulle ha rätt att inom viss begränsad tid återlämna bilen och återfå köpeskillingen samt att den, som yrkesmässigt sålde begagnad personbil, skulle vara skyldig att ställa säkerhet för sin förmåga att återbetala erlagd köpeskilling för bil som återlämnades. Promemorian överlämnades den 25 april 1974 till handelsdepartementet.

Efter remissbehandling överlämnade handelsdepartementet konsumentverkets promemoria i nu berörda delar samt remissyttrandena till justitiedepartementet. Regeringen beslöt den 9 januari 1975 att överlämna promemorian och remissyttrandena till hemförsäljningskommittén för att, såvitt gällde frågorna om återlämningsrätt och ställande av säkerhet, beaktas vid fullgörande av utredningsuppdraget.

Promemorian och en inom handelsdepartementet upprättad sammanställning av remissyttrandena har intagits som bilagor i detta betänkande (bilaga 1 och 2).

I sitt remissyttrande över konsumentverkets promemoria instämde hemförsäljningskommittén i vad som i promemorian sades om att de problem, som rörde handeln med begagnade bilar, i många avseenden var så speciella, att det fanns skäl att särreglera detta område. Kommittén anförde vidare, att ett genomförande av de förslag som promemorian innehöll inte heller torde behöva inverka menligt på de överväganden som kommittén hade att göra när det gällde frågan om en mer allmän återlämnings- eller ångerrätt vid konsumentköp.

Sedan regeringen överlämnat de tidigare nämnda handlingarna till kommittén, beslöt kommittén att bilda en särskild arbetsgrupp för behandling av frågan om ångerrätt vid konsumentköp av begagnad personbil. Arbetsgruppen har utgjorts av experterna Bergman, Holm och Huldt. De av arbetsgruppen utarbetade förslagen har behandlats inom kommittén, som nu lägger fram resultatet av nämnda arbete i form av detta delbetänkande.

Under arbetets gång har överläggningar och kontakter förekommit med representanter för myndigheter, bl. a. kommerskollegium, riksskatteverket och trafiksäkerhetsverket samt med företrädare för Allmänna reklamationsnämnden. Vidare har upplysningar inhämtats från bl. a. bilföretag, banker

och försäkringsbolag.

Kommittén har också samrått med köplagsutredningen, kreditköpkommittén och konsumenttjänstutredningen.

2 Gällande rätt

2.1 Konsumenträttslig bakgrund

Det har under senare år tillkommit flera lagar, vilka syftar till att stärka konsumenternas ställning i förhållande till näringsidkarna. Vissa av dessa lagar är avsedda att skydda konsumenterna som kollektiv men ger inte den enskilde konsumenten stöd vid en konflikt med säljaren. Hit hör bl. a. marknadsföringslagen (1975:1418) och lagen (1971:112) om förbud mot oskäliga avtalsvillkor (avtalsvillkorslagen). Andra lagar har direkt civilrättslig verkan såsom konsumentköplagen (1973:877) och hemförsäljningslagen. I detta sammanhang bör också nämnas den nyligen vidtagna ändringen i lagen (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (avtalslagen). Ändringen innebär bl. a. att i 36 § har införts en s. k. generalklausul, enligt vilken domstolarna kan jämka eller åsidosätta oskäliga villkor i avtal och andra rättshandlingar. Vid bedömningen skall domstolarna ta särskild hänsyn till behovet av skydd för den som i egenskap av konsument eller eljest intar en underlägsen ställning i avtalsförhållandet.

Marknadsföringslagen och avtalsvillkorslagen ger konsumentverket/KO och marknadsdomstolen möjlighet att påverka säljarna såväl enskilt som branschvis i fråga om marknadsföringens innehåll och utformning och beträffande säljvillkoren. En köpare, som anser sig ha ingått ett oförmånligt köpeavtal, kan emellertid inte få köpet hävt eller avtalet ogiltigförklarat med stöd av dessa lagar. För det enskilda köpeavtalet är det den civilrättsliga lagstiftningen, i första hand lagen (1905:38 s. 1) om köp och byte av lös egendom (köplagen), konsumentköplagen och avtalslagen, som har direkt betydelse. Är den köpta varan behäftad med fel har köparen vissa köprättsliga befogenheter att tillgå, såsom avdrag på köpeskillingen eller hävning av köpet. Har köparen vilseletts eller tvingats att ingå avtalet kan köpet förklaras ogiltigt med stöd av avtalslagen.

Av särskilt intresse i nu förevarande sammanhang är det samband som finns mellan de marknadsrättsliga och de civilrättsliga lagarna. Så får t. ex. konsumentköplagens felbegrepp sitt innehåll bl. a. genom den praxis som utvecklas vid tillämpningen av marknadsföringslagen. Enligt 7 § konsumentköplagen skall en vara anses behäftad med fel t. ex. om säljaren under marknadsföringen av varan – dvs. på varans förpackning, i annons, på meddelande i försäljningslokalen eller på annat liknande sätt – lämnat vilseledande uppgift om varans beskaffenhet eller användning och uppgiften kan antagas ha inverkat på köpet. Säljaren kan dock undgå felansvaret genom

att tydligt rätta den vilseledande uppgiften. En vara skall också anses felaktig om säljaren underlåtit att lämna sådan information om varans beskaffenhet eller användning, som han enligt marknadsföringslagen ålagts att lämna och underlåtelsen kan antagas ha inverkat på köpet. Vidare skall en vara enligt 8 § konsumentköplagen anses felaktig om den sålts i strid mot förbud enligt 4 § marknadsföringslagen eller vissa andra författningar. Det finns också ett nära samband mellan avtalsvillkorslagen och avtalslagen i fråga om den civilrättsliga effekten av att ett villkor bedöms som oskäligt enligt avtalsvillkorslagen.

Konsumentköplagen är enligt huvudregeln tillämplig när konsument av näringsidkare köper vara, som är avsedd huvudsakligen för enskilt bruk och som säljes i näringsidkarens yrkesmässiga verksamhet. Som framgår av avsnitt 3.1 torde ca 90 % av de fall när konsument köper begagnad personbil uppfylla förutsättningarna för att lagen skall vara tillämplig. De befogenheter som konsumentköplagen ger köparen när den köpta varan är behäftad med fel får sägas vara fullt tillräckliga i de allra flesta fall. De kan inte heller försämras genom avtal mellan parterna. Rör det sig om ett fel som säljaren åtagit sig att avhjälpa (4 §), dvs. som omfattas av garantiåtagande, skall säljaren beredas tillfälle att uppfylla sitt åtagande. Avhjälper säljaren inte felet inom skälig tid efter det köparen reklamerat eller byter han inte den felaktiga varan mot en felfri inom samma tid, får köparen göra avdrag på köpeskillingen eller kräva skälig ersättning för felets avhjälpande eller, om felet är av ej ringa betydelse för honom, häva köpet. Rör det sig däremot om ett fel som säljaren inte åtagit sig att avhjälpa (5 §), får köparen göra avdrag på köpeskillingen eller, om felet är av ej ringa betydelse för honom, häva köpet. Dessa befogenheter får emellertid inte göras gällande om säljaren erbjuder sig att avhjälpa felet eller byta den felaktiga varan mot en felfri och så sker genast och utan kostnad eller väsentlig olägenhet för köparen. I många fall har köparen också rätt till skälig ersättning för utgift som han åsamkats till följd av felet.

Det finns i svensk lag ingen definition av begreppet fel i godset (jfr bl. a. SOU 1976:66,Köplag s. 153 f.). Den praxis som utvecklats på området kan med en viss förenkling sammanfattas så, att fel anses föreligga när varan negativt avviker från vad som uttryckligen eller underförstått avtalats (konkret fel) eller från vad som är normal standard för en viss vara (abstrakt fel). Avgörande är varans beskaffenhet vid köpetillfället såvida inte säljaren garanterat förekomsten eller frånvaron av vissa egenskaper under viss tid.

Konsumentköplagen innehåller flera bestämmelser, vilka innebär att varan skall anses behäftad med fel om den inte uppfyller de krav som köparen haft rätt att ställa. Dessa bestämmelser kan sägas utgöra anvisningar för tolkningen av avtalet vad beträffar godsets beskaffenhet. Hit hör bl. a. den ovan berörda bestämmelsen i 7 § konsumentköplagen om säljarens köprättsliga ansvar för vilseledande reklamuppgift om varans beskaffenhet eller användning. Denna bestämmelse innebär att ett reklampåstående skall anses som en del av det individuella köpeavtalet, trots att det inte framförts vid den direkta kontakten mellan köpare och säljare. Även påståenden som görs av annan än säljaren kan bli en del av köpeavtalet enligt 7 §.

Det förekommer att säljare försöker friskriva sig från allt ansvar för varans beskaffenhet genom att sälja varan "i befintligt skick" eller med något

liknande förbehåll. Detta är vanligt när det gäller begagnade varor, i synnerhet begagnade personbilar. Stundom maskeras förbehållet som ett garantiåtagande med mycket ringa räckvidd. Enligt 9 § konsumentköplagen skall emellertid varan, trots eventuella friskrivningsklausuler, anses behäftad med fel om den inte är sådan som köparen haft anledning räkna med och säljaren måste ha insett detta men underlåtit att upplysa köparen om det rätta förhållandet. Detsamma gäller om varan är "i väsentligt sämre skick än köparen med hänsyn till varans pris och omständigheterna i övrigt haft skäl att förutsätta".

Enligt 8 § konsumentköplagen är en vara behäftad med fel om den sålts trots att marknadsdomstolen förbjudit säljaren att saluhålla varan, därför att den är farlig eller uppenbart otjänlig för sitt huvudsakliga ändamål, eller om den sålts i strid mot förbud att saluhålla den, vilket förbud meddelats i författning eller av myndighet väsentligen i syfte att förebygga ohälsa eller olycksfall. Detsamma gäller om varan är så bristfällig att dess användning medför uppenbar fara för köparens eller annans liv eller hälsa. Det spelar för tillämpningen av 8 § ingen roll om köparen vid köpetillfället visste att varan såldes i strid mot förbud eller att den var så bristfällig att den var livsfarlig att använda. Varan skall ändå anses behäftad med fel. Detta har stor betydelse t. ex. för en bilköpares möjligheter att såsom fel åberopa bristfälligheter som påverkar trafiksäkerheten. Säljaren kan inte undgå det köprättsliga ansvaret för sådana fel genom att hänvisa till friskrivningsklausul eller till att köparen provkört och undersökt bilen före köpet.

Konsumenternas ställning i förhållande till näringsidkarna har otvivelaktigt förbättrats avsevärt genom marknadsföringslagen, avtalsvillkorslagen, konsumentköplagen och flera andra lagar, såsom livsmedelslagen (1971:511), lagen (1974:8) om rättegången i tvistemål om mindre värden och inkassolagen (1974:182). På många områden har konsumenterna trots allt svårt att hävda sina berättigade intressen. Detta torde till stor del hänga samman med svårigheterna att avgöra om ett visst förhållande innebär en negativ avvikelse från vad köparen har rätt att fordra. Parterna kan ha helt skilda men på båda sidor välgrundade uppfattningar om hur en vara normalt skall vara beskaffad. För många varor gäller att olika exemplar inte kan vara identiskt lika. Ofta är det också svårt att avgöra vad en defekt, som visar sig en tid efter köpet, beror på. Det är t. ex. inte ovanligt att köparen efter en tid framställer en anmärkning som säljaren tillbakavisar med hänvisning till att det rör sig om normal förslitning eller felaktig behandling från köparens sida. Svårigheterna att avgöra vad som är ett köprättsligt relevant fel ökar naturligtvis ju mer tekniskt komplicerad en vara är. De gör sig särskilt starkt gällande i fråga om tekniskt komplicerade varor som säljs i begagnat skick. För en icke specialkunnig konsument torde det t. ex. vara utomordentligt vanskligt att bedöma om en begagnad personbil som han köpt är "i väsentligt sämre skick" än vad han med hänsyn till priset och "omständigheterna i övrigt haft skäl att förutsätta".

Inom vissa delar av näringslivet har under senare år förekommit en omfattande självsanering vad gäller marknadsföring till konsumenter. Den sanering som förekommit inom bilbranschen, och då främst inom den organiserade delen därav, har inneburit att vissa avtalsvillkor, vilka bedömts som alltför hårda mot köparen, inte längre används och att man i allmänhet

tillämpar enhetliga garantibestämmelser. För begagnade bilar har utarbetats två standardgarantier. Den ena är avsedd för bilar som är mindre än tre år gamla. Den gäller sex månader och högst 1 000 mils körsträcka från leveransen. Den andra garantiformen gäller för äldre bilar, dock högst fem år gamla, under tre månader och högst 500 mils körsträcka. Tremånadersgarantin betraktas av Motorbranschens Riksförbund (MRF) som en "basgaranti", vilket innebär att villkor, som är sämre för konsumenten, enligt MRF:s regler inte bör marknadsföras under benämningen "garanti". (En närmare redogörelse för de nämnda garantiformerna finns i konsumentverkets rapport 1976:1 Biljuridik.) Många företag inom bilbranschen erbjuder också köparen bytesrätt under viss tid. Några enstaka företag tillåter återgång av köpet om köparen ångrar sig inom viss tid (se vidare härom avsnitt 2.2.3).

2.2 Särskilt om öppet köp

Regler om öppet köp – dvs. rätt för köparen att inom viss tid återlämna en köpt vara och återfå erlagd köpeskilling utan att säljaren gjort sig skyldig till kontraktsbrott – finns f. n. i köplagen och hemförsäljningslagen. Utomrättsliga regler om öppet köp tillämpas i betydande omfattning inom detaljhandeln. Karakteristiskt för öppet köp anses vara "att köparen äger efter sitt fria behag vidbliva köpet eller därifrån avstå utan att ens behöva uppgiva något skäl för sitt beslut" (Almén-Eklund, Om köp och byte av lös egendom, 4:e uppl. 1960, s. 797).

2.2.1 *Köplagen*

I 60 § köplagen regleras det fall att parterna träffat avtal om öppet köp och godset avlämnats av säljaren. I sådant fall är köparen inte berättigad att dra sig undan från köpet med mindre han inom avtalad tid underrättar säljaren om att han inte vill behålla godset. Om någon bestämd tid, inom vilken köparen skall underrätta säljaren, inte har avtalats, åligger det köparen att underrätta säljaren "utan oskäligt uppehåll". Faran för att godset förstörs, försämras eller minskas ligger på köparen till dess godset återlämnas. Det kan nämnas att köplagsutredningen i sitt betänkande (SOU 1976:66) Köplag har föreslagit att endast regeln om faran för godset skall bibehållas i 60 §; se vidare s. 344 f. i betänkandet.

Om köparen i rätt tid underrättar säljaren om att han inte vill behålla godset har han rätt att få tillbaka köpeskillingen mot att han återlämnar godset. Ingendera parten torde vara skyldig att utge vad han erhållit med mindre han återfår vad han själv utgivit. Försitter köparen sin betänketid blir köpeavtalet bindande för honom. För säljaren är avtalet bindande redan i och med att det ingås om inte annat har avtalats. Att köparen blir bunden av avtalet innebär dock inte att han förlorar sin rätt att föra talan om fel i godset och att, om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda, häva köpet på denna grund.

Som framgår av det sagda är det köparen som står faran för att godset förstörs, försämras eller minskas under den tid han har hand om det. Detta innebär att godsets återställande till säljaren i oförändrat skick utgör en förutsättning för köparens rätt att frånträda köpet. Det spelar härvidlag ingen

roll om godset förstörts, försämrats eller minskats genom olyckshändelse, för vilken köparen inte kan lastas, eller om förändringen beror på försummelse från köparens sida. Vad nu sagts gäller dock inte undantagslöst. En förändring, som endast beror på godsets egen beskaffenhet eller på åtgärd som varit nödvändig för undersökning av godset, torde i allmänhet inte medföra förlust av rätten att frånträda köpet. Huruvida köparen har rätt att alls företa någon undersökningsåtgärd, t. ex. att bryta en förpackning, beror dock ytterst på avtalet och omständigheterna i det enskilda fallet.

Köplagen ger inget svar på frågan om köparen, när han utnyttjar sin avtalade rätt att lämna tillbaka godset, är skyldig att själv återställa godset till säljaren eller om han endast behöver hålla det tillgängligt för denne. Har inget avtalats härom torde köparen anses skyldig att på egen bekostnad återställa godset till säljaren (se Almén-Eklund, Om köp och byte av lös egendom, 4:e uppl. 1960, s. 800 ff.).

Köplagen ger inte heller något svar på frågan om vem som är ägare till godset under den tid köpet står öppet och om godset under denna tid kan tas i mät för säljarens eller köparens gäld.

Någon allmän bestämmelse om vad äganderätten innebär och när den övergår från överlåtare till förvärvare finns inte i svensk rätt. Dessa frågor har varit föremål för omfattande diskussioner i den juridiska litteraturen. Sammanfattningsvis kan konstateras att i begreppet äganderätt ingår flera rättsliga och faktiska befogenheter, vilka kan övergå från en person till en annan genom olika rättshandlingar och vid olika tidpunkter. Vid köp av lös egendom är vissa rättsföljder knutna till själva köpeavtalet och andra till besittningsövergången. I princip övergår samtliga de befogenheter, vilka ger äganderätten dess innehåll, till köparen först i och med att godset avlämnas till honom. Från denna princip görs vissa undantag. Dels kan besittningstagandet ersättas genom registrering enligt lösöreköpsförordningen (1845:50 s. 1), dels kan säljaren vid avbetalningsköp inskränka den rättsliga betydelsen av godsets avlämnande till köparen genom s. k. äganderättsförbehåll.

Den omständigheten att ett köp är öppet torde i princip inte påverka övergången av äganderätten till godset. Detta gäller under förutsättning att det föreligger ett avtal som verkligen gör skäl för beteckningen köp. Köparen skall – uttryckligen eller underförstått – ha avgivit en med säljanbudet korresponderande viljeförklaring om köp av varan. Att köpet under någon tid – den må vara bestämd eller ej – är öppet innebär en rättighet för köparen gentemot säljaren. Detta förhållande synes dock inte medföra någon inskränkning i de ägarbefogenheter som i och med avtalet och godsets avlämnande normalt överförs till köparen. Har köparen erlagt köpeskillingen eller undertecknat ett avbetalningskontrakt eller på annat sätt tydligt manifesterat sin vilja att köpa torde han anses som ägare till godset i och med att det avlämnas till honom, oavsett att köpet kan gå åter om han så önskar.

Som öppet köp betecknas emellertid ibland även avtal som i realiteten inte utgör något köpeavtal. Det är då den ena parten lämnar ett säljanbud och i samband därmed överlämnar den aktuella varan till påseende. Anbudstagarens del i avtalet består i att han mottager varan. Parterna kan ha kommit överens om att den mottagande parten inte skall bli köprättsligt bunden om han förhåller sig passiv – vill han acceptera anbudet måste han ge besked

härom, t. ex. genom att erlägga betalning. Det kan också förhålla sig så att det inte överenskommits något i frågan om anbudstagaren måste vara aktiv för att köp skall komma till stånd eller om han måste vara aktiv för att hindra att köp kommer till stånd. I ingetdera fallet har anbudstagaren avgivit någon viljeförklaring som innebär att han accepterar säljanbudet. För honom medför därför mottagandet av varan inte mer än en begränsad dispositionsrätt. En annan sak är att anbudslämnarens befogenheter med avseende på godset är inskränkta under acceptfristen.

Att utmätning för *säljarens* gäld inte kan ske i gods, som efter avtal om öppet köp utan äganderättsförbehåll avlämnats till köparen, är uppenbart. Däremot är det inte självklart att sådant gods kan tas i mät för *köparens* gäld under den tid köpet står öppet. Det skulle kunna hävdas att godset inte bör kunna tas i mät så länge köparen inte slutgiltigt bestämt sig för att fullfölja köpet. Denna ståndpunkt förutsätter att köparen inte anses som ägare förrän köpet blivit bindande även för honom. Det är emellertid svårt att se vilken äganderättsbefogenhet som kvarstår hos säljaren efter det att godset avlämnats till köparen. Säljaren har avhänt sig alla befogenheter med avseende på godset. Köparen är fredad från anspråk på godset från säljarens borgenärer och tidigare förvärvare, vilka inte fått godset i sin besittning. Köparen är vidare oförhindrad att själv sälja godset eller på annat sätt tillgodogöra sig dess värde, oavsett att köpet står öppet. Den omständigheten att köparen har en avtalad rätt att låta köpet gå åter synes därför inte utgöra hinder mot att godset kan tas i mät för hans gäld.

Är det däremot fråga om gods, som en person har till påseende utan att något köpeavtal kommit till stånd, får det inte tas i mät för dennes gäld. Även om innehavet varat under lång tid kan det förhållandet *ensamt* inte uppfattas som en tyst accept av säljanbudet (se NJA 1973 C 159 och hovrättens för Västra Sverige, avd. 4, ej refererade dom den 18 januari 1972, nr DT 2. Jfr även NJA 1976 s. 134).

2.2.2 *Hemförsäljningslagen*

Genom hemförsäljningslagen, som trädde i kraft den 1 juli 1971, har i svensk rättsordning införts en rätt för köpare av lös egendom och vissa slag av tjänster att inom viss tid frånträda ett för honom eljest bindande anbud eller svar på anbud. Som namnet antyder gäller hemförsäljningslagen inte vid alla köpeavtal. För att lagen skall vara tillämplig skall köparen ha avgivit sin viljeförklaring vid sammanträffande med säljaren eller ombud för denne i köparens bostad eller eljest på annan plats än säljarens eller ombudets fasta försäljningsställe. Lagen gäller vidare endast under förutsättning att säljaren handlar yrkesmässigt och att det köpta är avsett huvudsakligen för enskilt bruk. Lagen är inte tillämplig om köpeavtalet ingås och fullgöres på ömse sidor vid sammanträffandet, dvs. om köparen betalar kontant och säljaren lämnar godset vid sammanträffandet. Köparens rättigheter enligt hemförsäljningslagen kan inte inskränkas genom avtal mellan parterna.

Hemförsäljningslagen ger köparen rätt att frånträda sitt anbud eller svar genom att inom en vecka från sammanträffandet med säljaren till denne överlämna eller med post eller telegraf avsända skriftligt meddelande om sitt frånträdande. Har köparen erhållit godset eller del därav före ångerfristens

utgång är hans rätt att frånträda sitt anbud eller svar beroende av att han håller godset tillgängligt för säljaren i "väsentligen oförändrat och oförminskat skick". Köparen står dock inte faran för att godset förstörs, försämras eller minskas på grund av olyckshändelse. Han står inte heller faran för förändring, som beror på godsets egen beskaffenhet eller på åtgärd som varit nödvändig för undersökning av godset.

När köparen ångrat sig skall säljaren "inom tid som skäligen åtgår för godsets avhämtande" betala tillbaka vad han mottagit av köpeskillingen. Till skillnad från vad som gäller vid öppet köp enligt köplagens regler är det alltså säljaren som skall hämta godset hos köparen. Köparen har rätt att hålla godset inne till dess säljaren fullgjort eventuell återbetalningsskyldighet. Hämtar säljaren inte godset inom tre månader, räknat från dagen för sammanträffandet med köparen, tillfaller godset köparen utan vederlag.

Som framgår av det sagda skall köparens underrättelse om att han vill frånträda sitt anbud eller svar vara skriftlig. Meningen är att han skall använda en avbeställningssedel, som säljaren är skyldig att överlämna vid det sammanträffande då köparen avger sin viljeförklaring att köpa. Avbeställningssedeln skall överlämnas tillsammans med en särskild handling, i vilken köparen erinras om sina rättigheter enligt hemförsäljningslagen. Köparen skall bekräfta mottagandet genom sin underskrift på ett exemplar av handlingen. Överlämnandet av den skriftliga informationen och avbeställningssedeln har gjorts till en förutsättning för att köparen alls skall bli bunden av sitt anbud eller svar.

Vad som anförts i avsnitt 2.2.1 beträffande ägarbefogenheternas övergång från säljare till köpare vid avtalat öppet köp torde gälla också när hemförsäljningslagen är tillämplig. Har köparen avgivit en viljeförklaring om köp och fått godset i sin hand är han – om inget äganderättsförbehåll föreligger – oförhindrad att förfoga över godset och skyddad mot anspråk på godset från säljaren eller dennes borgenärer.

En viss tveksamhet är möjligen befogad då det gäller frågan om godset kan tas i mät för köparens egen gäld innan ångerfristen enligt hemförsäljningslagen gått ut. Praktiskt sett har denna fråga ringa betydelse, eftersom säljaren vid avbetalningsköp regelmässigt förbehåller sig äganderätten till dess betalningen är erlagd. Ibland lämnas inte heller godset till köparen förrän ångerfristen gått ut. Det kan emellertid förekomma att godset lämnas vid sammanträffandet mellan parterna och köpeskillingen erlägges kontant följande dag eller att säljaren av förbiseende eller annan orsak underlåter att göra förbehåll om äganderätten. Frågan har också principiellt intresse.

Det finns ingen bestämmelse i hemförsäljningslagen och inte heller något uttalande i dess förarbeten, som visar vad lagstiftaren ansett när det gäller frågan om godset kan tas i mät för köparens gäld innan ångerfristen har löpt ut. Det kan å ena sidan hävdas att lagens syfte – att ge köparen möjlighet att komma ifrån förhastade köpbeslut – skulle förfelas om det köpta kunde tas i mät hos honom innan ångerfristen gått till ända. Har godset inte betalats skulle säljarens fordran på köpeskillingen komma att kvarstå utan att köparen efter en utmätning själv kunde tillgodogöra sig någon nytta av godset. Å andra sidan kan det göras gällande att ångerrätten är en köparens rättighet gentemot säljaren, som inte kan påverka förhållandet mellan köparen och hans borgenärer. Tillhör godset köparen måste det, enligt detta synsätt, också

kunna tas i mät för hans gäld, oavsett att ångerrätt enligt hemförsäljningslagen föreligger.

När det gäller utmätning är den principiella utgångspunkten i utsökningslagen (1877:31 s. 1) att gods som tillhör gäldenären skall kunna tas i mät för hans gäld. Gods som finns i gäldenärens besittning presumeras tillhöra honom. Sådant gods kan därför tas i mät även om gäldenären invänder att det tillhör annan. Det ankommer på den som påstår sig äga godset att agera och att styrka sitt påstående om han vill hindra att godset utmäts och försäljs. Utsökningslagen ger inget stöd för uppfattningen att gods, som finns i gäldenärens besittning, skall undantas från utmätning därför att gäldenären med stöd av hemförsäljningslagen kan frånträda sitt anbud eller svar.

I jämförelse med köplagens regler om öppet köp är som framgått hemförsäljningslagen sträng mot säljaren. Denne skall överlämna vissa handlingar till köparen, han skall själv – om godset har lämnats – ombesörja och bekosta att godset transporteras från köparen när denne ångrat sig och han får stå risken för att godset genom olyckshändelse förstörs eller skadas under tid då han själv inte har hand om det. Anledningen till dessa för säljaren stränga regler är att det anses vara svårare för köparen att tillvarataga sina intressen vid hemförsäljning än vid andra säljformer.

2.2.3 *Regler och praxis av utomrättslig natur*

Inom den kooperativa och inom stora delar av den enskilda *detaljhandeln* har sedan länge förekommit olika varianter av öppet köp. Eftersom lagstiftningen om öppet köp inte är tvingande har det inte funnits några hinder för utvecklingen av skilda typer av standardavtal eller individuella avtal på området.

Reglerna om öppet köp är juridiskt fristående i förhållande till det köprättsliga regelsystemet rörande fel eller brist i godset. Genom att en tillämpning av öppet köp många gånger får till följd att frågan om reklamation på grund av fel i godset inte aktualiseras, har emellertid i praktiken handhavandet av reklamationer och öppet köp ofta flutit samman. Härtill har bidragit "paketlösningar" som marknadsförs såsom "köptrygghet" eller "full belåtenhet eller pengarna tillbaka".

Såsom tidigare angivits karaktäriseras det öppna köpet i egentlig mening av att parterna – om avtalet inte fullföljs – skall återbära varandras prestationer. Detta innebär alltså att säljaren skall lämna tillbaka vad köparen betalt för varan mot att han återfår varan i samma skick som när den såldes. Det förekommer emellertid att säljaren inte tillämpar öppet köp utan endast medger vad som brukar kallas bytesrätt. Bytesrätten innebär att köparen inom viss tid kan byta det köpta mot annan vara av samma slag eller mot annan vara inom säljarens sortiment. Om köparen inte kan untyttja sin rätt att byta inom den medgivna tiden brukar han vid återlämnandet av varan erhålla ett tillgodokvitto. Det var tidigare vanligt att sådana tillgodokvitton gällde endast en kort tid. Enligt en överenskommelse mellan KO och handeln bör de numera gälla under tio år från utfärdandet. Denna tioårsfrist har antagits med hänsyn till den allmänna preskriptionstiden för fordringar.

Man kan ställa sig frågan huruvida *bytesrätt* är en begränsad rätt till öppet köp eller om det är fråga om en självständig "rättsfigur". Bytesrätten innebär

såsom framhållits en rätt att hos säljaren byta det köpta mot annat gods. Detta är något annat än rätten att helt frånträda köpet. Termen *öppet köp* bör därför användas endast i de fall då köparen har rätt att få tillbaka köpeskillingen och inte står kvar i något köprättsligt förhållande till säljaren efter det att han har utövat denna rätt. Som beteckning för köparens rätt vid öppet köp kan lämpligen användas termen *ångerrätt,* vilken vunnit insteg genom hemförsäljningslagen – även om termen inte kommit till användning i själva lagtexten.

Som ett led i kommitténs arbete med frågan om generell lagstiftning angående öppet köp vid konsumentköp har kommittén, i samarbete med Handelns Utredningsinstitut (HUI) och Kooperativa Förbundets utredningsavdelning, studerat bl. a. praxis i fråga om ångerrätt och bytesrätt inom detaljhandeln. Flera olika system förekommer.

Konsumentkooperationen tillämpar sedan flera år tillbaka principen att alla köp är öppna köp med en veckas ångerfrist. Undantag görs för bl. a. underkläder, färska och djupfrysta livsmedel samt realisationsvaror.

Beträffande den enskilda detaljhandeln kan det vara av intresse att här kort återge några resultat från undersökningen av denna (HUI:s rapport P 522, Öppet köp, del I Telefonenkät i detaljhandeln, del II Intensivundersökning i detaljhandeln).

Undersökningen visar bland annat: *att* kunden i nästan hälften av butikerna (43 %) har rätt till öppet köp utan att detta särskilt överenskommits, *att* kunden i 41 % av butikerna medges rätt till öppet köp efter särskild överenskommelse (i övriga fall tillämpar dessa butiker bytesrätt eller tillgodokvitto), *att* kunden i 14 % av butikerna inte medges rätt till öppet köp men medges rätt till byte eller tillgodokvitto, *att* kunden i endast 2 % av butikerna förvägras såväl öppet köp som byte eller tillgodokvitto *samt att* kunden således i 98 % av butikerna har åtminstone bytesrätt.

De nu angivna siffrorna gäller "i princip", men av naturliga skäl förekommer i de flesta butiker undantag för vissa varor. Vanliga undantag är färskvaror, underkläder, baddräkter, bijouterier, avklippta tyger (metervaror) samt realisationsvaror. Rapporten visar att det förekommer en rikhaltig flora av skilda regler i fråga om de från ångerrätt och bytesrätt undantagna varorna eller varugrupperna. Praxis är också mycket skiftande när det gäller ångerfristens längd, från ett par dagar till flera månader.

De angivna undersökningarna visar också att både den enskilda och den kooperativa detaljhandelns erfarenheter av förekommande ångerrätt och bytesrätt är i huvudsak positiva. Någon skillnad i uppfattning mellan innehavare/butikschefer och expediter har inte framkommit.

Vidare framgår av undersökningarna att kunderna inte i någon större omfattning utnyttjar sin rätt att vid öppet köp ångra sig och få pengarna tillbaka. Något vanligare är det att kunderna i fall av öppet köp ångrar sig och nöjer sig med att byta varan och inte kräver pengarna tillbaka. I de fall när endast bytesrätt föreligger utnyttjas den i något större utsträckning än rätten att få pengarna tillbaka vid öppet köp. Sammanfattningsvis kan konstateras att den totala frekvensen av utnyttjad ångerrätt och bytesrätt inte är särskilt hög.

Inom *bilhandeln* är det betydligt mindre vanligt än inom den övriga detaljhandeln med en i standardavtal reglerad rätt för köparna att helt

frånträda ingångna köpeavtal. Kommittén har inte kunnat finna mer än ett fåtal bilhandelsföretag som öppet tillämpar särskilda regler om ångerrätt. Däremot är det vanligt att säljarna tillåter byte enligt vissa i förväg angivna regler. Ofta är denna bytesrätt dock så kringskuren och ekonomiskt ogynnsam att köparen har ringa eller ingen nytta därav. Det sagda utesluter inte att vissa säljare i enskilda fall kan låta köpare frånträda ingångna köpeavtal.

Vid försäljning av *nya* personbilar förekommer – med något undantag – inte någon rätt, som kan betecknas som ångerrätt för köparen, dvs. en rätt att oberoende av säljarens kontraktsbrott frånträda avtalet. I den beställningssedel med anbuds- och leveransbestämmelser för personbilar, som används av MRF:s medlemsföretag, finns en klausul (punkt 8) med rubriken "Köpet fullföljes ej". Klausulen reglerar det fallet, att köparen – innan bilen har levererats – önskar frånträda sin beställning av orsak som inte beror på säljaren. I den situationen äger säljaren antingen kräva köpets fullgörande eller som ersättning uppbära 20 % av den överenskomna köpeskillingen. Undantag från denna ersättningsregel medges om köparen utan egen skuld råkat i varaktiga betalningssvårigheter, t. ex. på grund av sjukdom eller arbetslöshet. Om köparen inom ett år från den dag han gjorde sin sedermera annullerade beställning träffar nytt avtal med bilfirman om köp av annat fordon, får han tillgodogöra sig den erlagda ersättningen med avdrag för de direkta utlägg i form av bl. a. försäljarprovision som firman haft för den uteblivna leveransen. Tillämpningen av den nu angivna klausulen torde ske med viss "mjukhet".

Såvitt kommittén känner till finns det i varje fall ett företag som infört en ångerrätt för köparen vid köp av ny bil, nämligen *Bivahuset AB*, som ägs av Oljekonsumenternas Förbund (OK) och som för närvarande är etablerat i Stockholm, Göteborg och Malmö. Bivahuset erbjuder fri bytesrätt inom 10 dagar eller efter högst 50 körda mil förutsatt att bilen inte har skadats. Vid byte tar företaget ut en mindre hanteringsavgift för ombesörjandet av anmälan till bilregistret, försäkringsanmälan o. d. Dessutom medger företaget köparen att helt ångra köpet och få tillbaka köpeskillingen mot en grundavgift på 500 kronor jämte 5 kronor för varje körd mil. Även i detta fall är förutsättningen att köparen ångrar sig inom 10 dagar eller efter högst 50 körda mil samt att bilen inte har skadats. Företaget lämnar vid köpet skriftlig information om ångerrätten och bytesrätten.

Inom handeln med *begagnade* personbilar förekommer det några näringsidkare, som medger ångerrätt efter det att bilen levererats. Före denna tidpunkt har köparen möjlighet att frånträda köpet enligt den tidigare omtalade klausulen i MRF:s beställningssedel, som alltså gäller även vid köp av begagnad personbil. Det bör dock påpekas att säljarna inte är skyldiga att använda klausulen i fråga.

Bivahuset tillämpar samma regler vid försäljning av begagnade bilar som när det gäller nya bilar.

Ett system som liknar Bivahusets tillämpas av *Tage Rejmes Bilaktiebolag*, som bedriver verksamhet i Norrköpings- och Linköpingsområdena. Företaget medger bytesrätt inom en vecka eller efter högst 50 körda mil förutsatt att bilen inte har skadats. Kostnaden för köparen vid utnyttjandet av bytesrätten inskränker sig till en mindre serviceavgift samt eventuellt en

månads vägtrafikskatt beroende på vilket datum köpet sker. Om köparen själv ombesörjer anmälan till bilregister och försäkringsbolag tas inte någon serviceavgift ut. Företaget medger också köparen att mot en avgift på 500 kronor jämte 5 kronor per körd mil och på i övrigt samma villkor som vid byte helt ångra köpet och få köpeskillingen tillbaka. Vid köpet lämnar företaget skriftlig information om villkoren för ångerrättens och bytesrättens utnyttjande.

När det gäller bytesrätt vid köp av begagnade personbilar har MRF inte antagit några rekommendationer till medlemsföretagen om hur denna rätt bör utformas. Frågan har emellertid diskuterats inom förbundet och läget kan beskrivas genom återgivandet av följande avsnitt ur specialnumret om biljuridik av MRF:s tidskrift Motorbranschen (nr 13/1976 s. 680 f.):

En annan fråga som flitigt har diskuterats har varit bytesrätt för kunderna inom exempelvis tio dagar. Här har olika uppfattningar redovisats, och utan att ta ställning till argumenteringen bör dock understrykas att om bytesrätt ingår i villkoren, man klart bör överenskomma om hur uppkomna skador, annan värdeminskning resp. ersättning för körda mil skall regleras. Om man enbart skriver t. ex. "bytesrätt tio dagar" har man bäddat för diskussion och meningsmotsättningar med kunderna. Man bör heller icke underskatta svårigheterna att vid varje givet tillfälle kunna erbjuda kunderna alternativa köpeobjekt av rätt typ och prisklass. Ange alltid ev. bytesavgift i köpehandlingarna.

Att oklara erbjudanden om bytesrätt – antingen det gäller köp av bilar eller andra kapitalvaror – föranleder tvister mellan köpare och säljare framgår bl. a. av en del ärenden, som Allmänna reklamationsnämnden haft att ta ställning till. Nämnden har därvid gjort uttalanden om innebörden av begreppet bytesrätt, som kan vara av intresse att återge här. De ärenden, som valts ut som exempel, torde ge uttryck för en fast praxis inom nämnden. För att samtidigt illustrera hur bytesvillkoren kan vara utformade anges den skriftliga eller muntliga formuleringen av villkoret före återgivandet av nämndens uttalande i relevanta delar.

Dnr 2009/73: På ordersedeln fanns antecknat "en månads bytesrätt".

Av utredningen framgår vidare att bilen lämnats tillbaka till bolaget utan att Larsson erhållit någon annan bil i stället. Vad bolaget anfört i svaromålet ger inte vid handen att bolaget tillhandahållit en bil i samma prisklass och skick eller i övrigt uppfyllt utfästelsen om bytesrätt. Under sådana omständigheter är Larsson berättigad att häva köpet.

Dnr 2010/73: I köpeavtalet fanns antecknat "Bytesrätt inom 1 mån. fr. dagens datum under förutsättn. att bilen ej körts över 500 mil räkn. från ned.-st. mätarst. äger köparen rätt att byta sig en annan bil och få tillbaka nedanst. köpeskilling (16 500)".

Avtal om bytesrätt måste anses innebära att säljaren förbinder sig att låta köparen inom den utsatta tiden återlämna den köpta varan och i stället efter eget val ta ut en annan vara ur säljarens sortiment samt att därvid inköpspriset för den ursprungligen köpta varan skall avräknas mot priset för den vara som köparen i stället väljer. Det ligger i sakens natur att denna vara därvid skall åsättas det pris som säljaren skulle ha tagit ut vid en normal försäljning.

Dnr 3040/73: Köparen hade utlovats rätt att byta bilen inom 14 dagar.

Vad härefter angår frågan om bytesrätten numera förverkats konstaterar nämnden att ingen annan tidsgräns angivits än att byte skulle få ske inom 14 dagar. När bytesrätten ej ytterligare preciserats, är det enligt nämndens uppfattning tillräckligt att den inköpta bilen återlämnas inom utsatt tid men inte nödvändigt att köparen inom

samma tid hinner bestämma sig för en annan lämplig bil. Såväl köpare som säljare kan behöva en viss ytterligare tid, säljaren för att kunna erbjuda tänkbara bytesobjekt och köparen för att bestämma sig.

Dnr 3324/73: Försäljaren hade muntligen utlovat bytesrätt mot en ersättning av 1 krona per körd mil.

Enligt nämnden bör dock, med hänsyn till dels att bolaget utan godtagbart skäl vägrat Forslund byte, dels att vid test utförd av Motormännens Riksförbund en månad efter köpet rostskador konstaterats på bärande delar, en nedsättning av priset komma ifråga. Denna kan skäligen bestämmas till 750 kr.

Dnr 665/74: Vid köp av begagnad tvättmaskin antecknades på kvittot "3 månaders bytesgaranti".

Bytesrätt innebär enligt nämndens mening, att säljaren förbinder sig att utan särskilt vederlag, i köparens val, låta denne byta den inköpta varan mot vilken som helst annan av säljaren saluhållen vara eller varor med samma eller – mot pristillägg – högre sammanlagt pris, eller till köparen överlämna ett tillgodokvitto på köpeskillingen.

Dnr 2258/75: Vid köp av begagnad bil hade på ordersedeln antecknats 14 dagars bytesrätt.

Avtal om bytesrätt måste – så länge termen inte närmare definierats i avtalet eller på annat sätt – enligt allmänt språkbruk anses innebära att säljaren förbinder sig att utan särskilda vederlag låta köparen byta den köpta varan mot en liknande vara i samma prisklass. Köparen skall med andra ord, såvida inte särskilt skäl föreligger, inte behöva finna sig i att säljaren som villkor för att köparen skall få utöva bytesrätten, kräver att köparen godtar en vara i annan prisklass.

Kommittén har inte ansett det erforderligt att göra en ingående undersökning av hur många bilfirmor som medger renodlad ångerrätt och hur ångerrätts- och bytesrättssystemen i detalj är utformade. Inom MRF har man den uppfattningen, att systemet med en fullt utbyggd ångerrätt mot viss avgift är sällsynt förekommande, medan systemet med bytesrätt i någon form är mycket vanligt bland medlemsföretagen.

För att få någon uppfattning om erfarenheterna av f. n. tillämpad praxis vad gäller ånger- och bytesrätt har kommittén i maj 1976 varit i kontakt med företrädare för de angivna företagen Bivahuset och Rejmes. Därvid framkom i korthet följande.

Bivahuset: Bytesrätten, som tillkom år 1964, utnyttjas i mycket liten omfattning i relation till antalet sålda bilar och detta gäller i än högre grad ångerrätten mot avgift, som infördes år 1974. Enligt de skrivna reglerna får köparen inte utnyttja sin bytesrätt eller ångerrätt om bilen skadats, men i praktiken tillämpar man detta villkor generöst, vilket innebär att man godtar en återlämning av fordonet mot att köparen ersätter företaget för skadan. Även när det gäller tidsfristen på tio dagar är man generös om köparen har något rimligt skäl för en försening och det har förekommit fall där man återtagit en bil efter 14 dagar. Man kräver för övrigt inte heller att bilen rent faktiskt återlämnas inom tiden, huvudsaken är att köparen tar kontakt med företaget i rätt tid. Några problem eller svårigheter vid tillämpningen av bytes- och ångerrätten har företaget inte haft.

Rejmes: Bytesrätten har utnyttjats mycket litet, nämligen i mindre än en halv procent av antalet ingångna köp. Ångerrätten mot avgift har inte utnyttjats alls. Företaget har i praktiken godtagit byte även om bilen har skadats under den tid köparen haft den i sin besittning. Som exempel kan nämnas ett fall där köparen ringt och anmält sin avsikt att byta och sedan

under en mellankommande helg krockskadat bilen innan han hunnit återlämna den. Givetvis får köparen reglera skadan med företaget, men det är i allmänhet inget problem, eftersom det blir en försäkringsreglering; avbetalningsköpare måste ha bilen helförsäkrad och för övrigt gäller i många fall en vagnskadegaranti, som lämnats av fabrikanten. Enligt företagets uppfattning fungerar bytesrätten till bägge parters belåtenhet, men man vill framhålla att systemet förutsätter att säljaren upprättar ett ordentligt protokoll över bilarnas skick när de säljs, vilket möjliggör en kontroll vid ett eventuellt byte.

3 Kommitténs utgångspunkter

3.1 Konsumenterna och bilmarknaden

Biltätheten i Sverige är mycket hög. En naturlig följd härav är att handeln med personbilar omsätter avsevärda belopp per år. Under år 1976 uppgick antalet nyregistrerade personbilar till drygt 310 000. Den yrkesmässiga försäljningen till konsumenter av begagnade personbilar under samma tid beräknas ha uppgått till ca 520 000 fordon. Härtill kommer försäljningen mellan konsumenter. Denna uppskattas till åtminstone tio procent av den totala försäljningen av begagnade personbilar. Beräknat på 1976 års siffror skulle alltså antalet mellan konsumenter sålda begagnade personbilar uppgå till minst 52 000. Årligen säljs alltså ca 570 000 begagnade personbilar till konsumenter i Sverige.

Bilkostnaden är en stor post i de flesta hushålls budget. Kostnaderna för köp, underhåll, drift osv. uppgår i allmänhet till betydande belopp också när det rör sig om en liten bil och måttliga körsträckor. Även för hushåll med tämligen höga inkomster innebär redan köpet av en personbil ofta en påtaglig ekonomisk påfrestning. I allmänhet innebär förvärvet av en bil den största investering som en privatperson gör vid sidan av köp av villa eller fritidshus. Köpet av en bil innebär inte heller en investering av engångskaraktär. Räknat på en längre tidsperiod kan också själva bilinnehavet medföra en större ekonomisk påfrestning än innehavet av en villa- eller fritidsfastighet. Kostnaderna för drift, underhåll och reparation av bilar är ovanligt höga i förhållande till inköpspriset. Ett förhastat och med hänsyn till köparens behov och resurser olämpligt bilköp kan därför få allvarliga ekonomiska konsekvenser för honom.

Det ställs stora krav på den konsument, som överväger att köpa en bil och som vill fatta ett rationellt köpbeslut. Bilen är en tekniskt komplicerad produkt som förekommer i en mängd varianter. Utbudet av personbilar – nya och begagnade – är mycket stort och förändras kontinuerligt. Priserna varierar också både hos olika säljare och vid olika tidpunkter. Det är alltså många faktorer som man bör ta hänsyn till under köpövervägandena. En väsentlig men mycket svårbedömd faktor är de framtida kostnaderna för drift och underhåll. Kostnaderna kan variera kraftigt inte bara mellan olika bilmodeller utan också mellan olika exemplar av samma bilmodell. Särskilt svårt är det att uppskatta kostnaderna då det gäller en begagnad bil. Andra viktiga faktorer som bör vägas in vid bedömningen är värdeminskningen, köregenskaperna, bekvämligheten för förare och passagerare, lastförmågan osv. Många av dessa

faktorer är svåra eller omöjliga att beskriva i ord eller siffror på ett adekvat sätt, som tillåter jämförelser mellan olika bilar. Bedömningen av en bils köregenskaper, bekvämlighet, sittkomfort och andra sådana egenskaper måste vara subjektiv. De olika faktorernas inbördes betydelse är också beroende av den enskilde konsumentens individuella krav. Bedömningarna härvidlag skiljer sig säkerligen avsevärt från fall till fall.

Konsumenternas svårigheter att fatta rationella köpbeslut är särskilt påtagliga då det gäller begagnade bilar. Många av de begagnade personbilar som saluhålls är i dåligt skick. Vissa bilhandlare köper in fordon, som lämpligen borde skrotas, och säljer dem vidare till konsumenter efter endast nödtorftiga reparationer eller åtgärder som bara påverkar bilens utseende. Ofta fäster konsumenterna alltför stort avseende vid en bils yttre skick och vid opreciserade uttalanden från säljaren om bilens kvalitet, om säljarens garantiansvar, om bytesrätt m. m. Många fel är svåra att upptäcka vid en hastig besiktning och provkörning. Konsekvenserna kan bli särskilt allvarliga när bristfälligheterna är av betydelse för trafiksäkerheten.

Konsumenternas svårigheter vid köp av begagnade bilar beror inte bara på att vissa bilar är i så dåligt skick, att de inte lämpar sig för användning. Den alldeles övervägande delen av de begagnade bilar, som saluhålls av näringsidkare inom bilbranschen, torde vara acceptabla som handelsvara i den meningen att de fungerar som transportmedel och att de inte är trafikfarliga. Konsumenternas problem torde i högre grad ha sin grund i svårigheterna att bedöma en begagnad bils kvalitet och egenskaper i relation till det begärda priset. Det förekommer att gamla bilar säljs för priser som ligger långt över vad som är rimligt. Priskänsligheten är låg när det gäller äldre begagnade bilar. Å andra sidan finns det äldre bilar, som är i gott skick trots att de körts mycket långt och som är väl värda ett till synes högt pris. Kvaliteten kan variera kraftigt mellan olika bilar även om de är av samma fabrikat och årsmodell och även om de körts lika långt. Det är därför ofta svårt att bedöma hur köpvärd en begagnad bil är. En fabriksny bil är i högre grad en kollektivprodukt så till vida som alla fabriksnya bilar av ett visst fabrikat och en viss årsmodell i princip är likadana. Genom att provköra och undersöka ett exemplar kan man bilda sig en någorlunda klar uppfattning om egenskaperna hos det exemplar som levereras om man bestämmer sig för köp.

Erfarenheterna från *Allmänna reklamationsnämnden* visar att klagomålen är särskilt vanliga i samband med köp av begagnad personbil. Under år 1976 inkom 7 187 ärenden till nämnden. Av dessa var 1 640 eller drygt 20 % sådana ärenden, som motoravdelningen handlägger. Dit hör huvudsakligen reklamationer rörande bilar och motorcyklar. Sedan nämndens verksamhet började år 1968 har antalet ärenden på motoravdelningen ökat med 700 %. Härtill kommer att avdelningen får mottaga ett stort antal telefonförfrågningar. Av de angivna 1 640 ärendena gällde 920 köp av begagnad personbil. Övriga ärenden gällde huvudsakligen reparation av personbilar och köp av fabriksnya personbilar. Klagomålen efter köp av begagnad personbil svarade alltså för mer än tolv procent av det totala antalet ärenden i nämnden (920 av 7 187). En betydande del av dessa reklamationer avsåg motorn och andra delar, som inte omfattas av den obligatoriska kontrollbesiktningen. Ungefär två tredjedelar av reklamationerna gällde bilar som var fem år eller äldre.

Nära hälften av de ärenden, som avsåg köp av begagnad personbil, gällde

näringsidkare som inte var auktoriserade återförsäljare för något bilfabrikat. Dessa näringsidkare svarar för endast omkring en fjärdedel av den totala försäljningen av begagnade personbilar från näringsidkare till konsumenter. Deras andel av de ärenden, som avsåg köp av sådana bilar, måste därför sägas vara stor.

Efterlevnadsfrekvensen, dvs. näringsidkarnas benägenhet att följa reklamationsnämndens rekommendationer, är dålig för motoravdelningens avgöranden.

Det bör framhållas att man inom den seriösa delen av bilbranschen under senare år vidtagit flera åtgärder för att förbättra konsumenternas situation vid bilköp. De näringsikare som är medlemmar i MRF har bl. a. förbundit sig dels att tillämpa vissa avtalsvillkor, vilka utarbetats i samarbete med KO, dels att följa Allmänna reklamationsnämndens rekommendationer. I den mån medlemmar i MRF underlåter att följa nämndens rekommendationer träder förbundet in och håller köparen skadeslös. Huvuddelen av de fall, i vilka konsumenter drabbats av allvarliga svårigheter, härrör från ett begränsat antal näringsidkare som står utanför MRF. Många av dessa näringsidkare använder också offensiva marknadsföringsmetoder.[1]

3.2 Behovet av ytterligare konsumentpolitiska åtgärder avseende köp av begagnad personbil

För den icke specialkunnige konsumenten torde det vara i det närmaste ogörligt att efter en kort provtur och en ytlig besiktning, vilket i allmänhet är vad som i dag står honom till buds, avgöra om en viss begagnad personbil är ett lämpligt köp med hänsyn till priset och till hans egna behov och resurser. Ofta är det också svårt att bedöma värdet av vissa utfästelser från säljarens sida. Med hänsyn härtill och mot bakgrund av de förhållanden, för vilka redogjorts i avsnitt 3.1, har kommittén ansett att ytterligare åtgärder bör vidtagas för att stärka konsumentens ställning vid köp av begagnad personbil.

3.2.1 *Några alternativ*

Ett sätt att ge köparen bättre möjligheter att fatta ett rationellt beslut om köp eller inte köp av en viss bil är att ge honom rätt att disponera bilen under viss tid och under denna tid hålla sitt ställningstagande öppet. Köparen skulle då få tillfälle att utan påverkan från säljarens sida prova och undersöka bilen och bilda sig en uppfattning om dess lämplighet som köpeobjekt. Det avgörande köpbeslutet skulle kunna fattas på ett bättre kunskapsunderlag än vad som normalt är fallet i dag. En sådan rätt att utan bindande verkan använda bilen under viss tid kan naturligtvis inte göras oinskränkt. Det måste åtminstone krävas, att den som vill utnyttja en sådan rätt på något sätt manifesterar sin avsikt att köpa en bil. Den manifestation, som ligger närmast till hands att kräva, är köpeskillingens erläggande. En vidsträckt rätt att prova bilen måste rimligtvis konstrueras som en *rätt till öppet köp* (ångerrätt).

Det finns givetvis flera andra åtgärder som kan vidtagas för att göra bilköp mindre vanskliga för vanliga konsumenter. Konsumentverket föreslog i sin

[1] Sedan kommittén lämnat detta betänkande till tryckning har en doktorsavhandling framlagts vid Göteborgs universitet, i vilken konsumenternas problem vid köp av personbilar ingående studerats; se Jürgen Luft, Konsumentköp av personbilar, 1977.

promemoria, förutom återlämningsrätt, bl. a. *obligatorisk överlåtelsebesiktning*. Enligt förslaget skulle alla som säljer en begagnad personbil, således även konsumenter, vara skyldiga att förete ett besiktningsprotokoll avseende den sålda bilen. Besiktningen skulle vara utförd högst en månad före överlåtelsen och omfatta både trafiksäkerhets- och konditionsbesiktning. Förslaget om obligatorisk överlåtelsebesiktning är f. n. föremål för vidare behandling inom konsumentverket.

En annan åtgärd, som aktualiserats vid remissbehandlingen av konsumentverkets promemoria, är införandet av en behörighetslagstiftning för bilhandeln, som skulle innebära förbud för icke behörig person att bedriva yrkesmässig handel med personbilar. Tanken på en myndighetskontrollerad *auktorisation* av den yrkesmässigt bedrivna handeln med begagnade bilar har också aktualiserats av Brottsförebyggande Rådet (BRÅ) i en skrivelse den 19 maj 1976 till handelsdepartementet. Enligt BRÅ:s mening skulle ett sådant auktorisationskrav vara ägnat att minska handeln med stulna bilar och därmed även antalet biltillgrepp.

Möjligheten att med stöd av 3 § marknadsföringslagen *ålägga näringsidkare att lämna information* synes också kunna utnyttjas för att ge konsumenterna bättre beslutsunderlag vid bilköp.

Det ligger utanför kommitténs uppdrag att närmare utreda möjligheterna för och konsekvenserna av sådana åtgärder som obligatorisk besiktning i samband med överlåtelser, auktorisationskrav och föreskrifter om informationslämnande. Det bör emellertid framhållas att en rätt för konsumenterna att frånträda köp av begagnad personbil kombinerad med en skyldighet för näringsidkare inom bilbranschen att ställa ekonomisk säkerhet för sin förmåga att återbetala köpeskillingen kan förväntas få ungefär samma konsumentskyddande effekt som en behörighetslagstiftning. Det ligger nära till hands att här jämföra med utvecklingen inom resebyråbranschen efter år 1967 då skyldighet att ställa ekonomisk säkerhet infördes för researrangörer genom lagen (1967:203) om ställande av säkerhet vid sällskapsresa till utlandet. Nämnda lag ersattes år 1972 av den nu gällande resegarantilagen (1972:204). Införandet av skyldighet för researrangörerna att ställa ekonomisk säkerhet har starkt bidragit till att de s. k. skandalresorna försvunnit liksom flertalet av de resebyråer som svarade för dem.

De effekter som en auktorisation är avsedd att få – säkerställande av att de personer och företag, som ägnar sig åt en viss verksamhet, har erforderliga ekonomiska och personella resurser för att sköta verksamheten på ett samhällsekonomiskt tillfredsställande sätt – uppnåddes alltså inom resebyråbranschen genom införandet av skyldighet att ställa säkerhet. Det synes sannolikt att effekten skulle bli i stort sett densamma om näringsidkarna inom bilbranschen tvingades att *ställa säkerhet* för sin förmåga att betala tillbaka köpeskillingen till köpare som utnyttjade en ångerrätt.

Från den synpunkten, att konkurrensen bör vara så fri som möjligt, kan invändningar resas mot såväl auktorisationskrav som krav på ekonomisk säkerhet. Vilka effekterna blir beror dock på vilka krav som ställs för att auktorisation skall beviljas och vilka säkerhetsbelopp som krävs. Under förutsättning att beloppen hålls på en med hänsyn till förhållandena inom den aktuella branschen väl avvägd nivå torde ett krav på ställande av säkerhet inte behöva medföra några nackdelar från konkurrenssynpunkt.

Kommittén har gjort den bedömningen, att en ångerrätt för konsumenterna kombinerad med en skyldighet för dem, som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter, att ställa säkerhet bör kunna väsentligt förbättra konsumentskyddet på förevarande område.

3.2.2 *Ångerrätt*

Det väsentliga syftet med en ångerrätt vid bilköp måste vara att ge köparen tillfälle att använda bilen för att utröna om den passar för honom och motsvarar hans förväntningar innan han blir definitivt bunden av köpet. Enligt de regler för öppet köp som i dag tillämpas inom stora delar av detaljhandeln (se avsnitt 2.2.3) är det en förutsättning för rätten att frånträda köpet, att varan är i samma skick när den återlämnas som när den köptes. Denna förutsättning är i och för sig naturlig, eftersom det rör sig om nya varor. För köpare av begagnade personbilar synes en på detta sätt begränsad ångerrätt dock vara ointressant. För att en ångerrätt skall kunna vara till nytta för en köpare av en begagnad personbil måste han kunna använda bilen under betänketiden. Ångerrätten skall kunna användas när köparen efter en tids användning finner, att den bil han köpt inte motsvarar hans förväntningar utan att det för den skull kan sägas föreligga fel i godset. Det är många faktorer som kan tänkas föranleda köparen att utnyttja en sådan ångerrätt. Han kan t. ex. finna att bilen inte "känns bra" i fråga om vägegenskaper, sittkomfort och liknande tämligen svårdefinierade faktorer. Han kan vidare finna att bilen är rostigare, att motorn är mera sliten eller att bensin- och oljeförbrukningen är större än han räknat med osv.

Det finns, trots mångfalden av tänkbara orsaker till att köparen vill utnyttja en ångerrätt, ingen anledning att räkna med att sådana fall blir särskilt talrika i förhållande till det totala antalet köp av begagnade personbilar. Som framgår av avsnitt 2.2.3 visar erfarenheterna från de företag inom bilbranschen, som medger bytesrätt eller ångerrätt, att denna utnyttjas mycket sällan. Liknande erfarenheter noteras från detaljhandeln i övrigt. I stor utsträckning torde säljarna också kunna förebygga, att antalet ångerfall blir besvärande stort genom att marknadsföra de saluhållna bilarna så att köparna inte får överdrivna förväntningar på bilarnas skick och egenskaper.

Risken för oöverlagda s. k. impulsköp av bilar är också tämligen ringa. För att bilen skall få utlämnas måste köparen nämligen enligt förordningen (1959:575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar (bilkreditförordningen) erlägga minst fyrtio procent av köpeskillingen kontant eller i form av bytesvaluta. För den enskilde konsumenten rör det sig ofta om ganska betydande belopp, som han skall erlägga innan säljaren får lämna ut bilen till honom. Det är mindre sannolikt att någon betalar en större summa om han inte har seriösa planer på att köpa en bil.

Vad nu sagts ger anledning att beröra frågan om ångerrättens plats i det köprättsliga systemet. En obegränsad och kostnadsfri ångerrätt skulle göra de flesta andra köprättsliga regler överflödiga, eftersom köparen i händelse av tvist alltid skulle kunna låta köpet gå åter. Det vore emellertid inte rimligt med en sådan ordning. En ångerrätt måste självfallet vara tidsbegränsad. Vidare talar starka skäl för att ge säljarna rätt att ta ut ersättning av

konsumenter som utnyttjar ångerrätten. En på detta sätt utformad ångerrätt får inte uppfattas som en ersättning för någon av de köprättsliga befogenheter, som i dag står konsumenterna till buds.

En köpare som vill rikta något yrkande mot en säljare på grund av fel i godset skall, om han är konsument, underrätta säljaren om felet inom skälig tid efter det att han märkt eller bort märka detta. Anmärkning mot godset kan dock inte med någon verkan framställas hos säljaren senare än ett år från det köparen mottog godset, såvida inte säljaren åtagit sig ansvar för godsets beskaffenhet under längre tid eller förfarit svikligt (11 § konsumentköplagen och 54 § köplagen). Vad som är "skälig tid" liksom frågan om när köparen "bort märka" felet beror på omständigheterna i det enskilda fallet. Bedömningen sammanhänger bl. a. med frågan om vilka krav som bör ställas på köparens undersökning av godset. Av konsumentköplagens förarbeten framgår dock att undersökningskravet i allmänhet får sättas ganska lågt och att köparen efter det att han märkt eller bort märka felet skall ha tid att t. ex. rådgöra med någon som är insatt i reklamationsfrågor (se prop. 1973:138 s. 247 och 251).

Hur lång tid köparen bör ha på sig för att utnyttja en ångerrätt kan diskuteras. Det är emellertid uppenbart att tidsfristen måste bli förhållandevis kort.

I detta sammanhang bör påpekas att det finns en risk för att många köpare och säljare kommer att betrakta en ångerfrist som en tidsfrist för köparens undersökning av bilen och tro att säljaren undgår ansvar för fel som upptäcks efter fristens utgång. Det torde krävas åtskillig information för att förhindra att en sådan missuppfattning blir vanlig.

3.2.3 *Ställande av säkerhet*

En ångerrätt är självfallet värdelös om köparen inte kan vara säker på att vid ånger få tillbaka den köpeskilling han erlagt. Risken för att han inte skall kunna få tillbaka köpeskillingen, trots att han gjort vad som ankommer på honom, torde vara mycket liten när han har att göra med en seriös näringsidkare. Visserligen svarar de näringsidkare, som bedriver verksamheten på ett godtagbart sätt, för en mycket stor del av den yrkesmässiga försäljningen av begagnade personbilar till konsumenter. Det finns dock även inom denna kategori risk för betalningsinställelse och konkurs. Mindre näringsidkare kan ju också ha sin rörelse stängd för semester eller sjukdom när köparen skall utnyttja sin ångerrätt. Det finns dessutom en kategori näringsidkare, som inte motsvarar de krav på ansvarskännande gentemot köparna som man har rätt att ställa. Utmärkande för dessa näringsidkare, som inte är få till antalet, är *att* de vägrar att godkänna reklamationer – hur välgrundande dessa än är – *att* de försöker hindra köparen från att utnyttja sina legala eller avtalade rättigheter vid fel i godset *och att* de inte följer Allmänna reklamationsnämndens rekommendationer. Det förekommer att näringsidkare inom denna kategori byter försäljningsställe med korta mellanrum och att de försöker komma ifrån skatter och andra avgifter till det allmänna.

Det är alltså nödvändigt att på något sätt säkerställa att köparen vid ånger kan få tillbaka köpeskillingen. Ångerrätten måste också vara konkurrens-

neutral. Detta innebär att den inte får medföra att vissa näringsidkare genom högre kostnader kommer i ett sämre läge än sina konkurrenter. Det är även av detta skäl viktigt att näringsidkare, som kan befaras undandraga sig eventuella förpliktelser i samband med att köpare utnyttjar ångerrätten, blir effektivt bundna av systemet.

Genom att kräva att den, som bedriver handel med begagnade bilar, ställer säkerhet för sin förmåga att betala tillbaka köpeskillingen när köparen utnyttjar en ångerrätt, kan man uppnå både att köparens rätt tryggas och att ångerrätten blir konkurrensneutral. I praktiken skulle säkerheten utgöras av en betalningsutfästelse utfärdad av bank, försäkringsbolag eller annat kreditinstitut och lydande på visst belopp. Näringsidkarna skulle alltså som en förutsättning för rätten att bedriva handel med begagnade personbilar vara skyldiga att deponera en betalningsutfästelse – utfärdad av ett godtagbart kreditinstitut och gällande för visst belopp – hos någon offentlig myndighet. Betalningsutfästelsen skulle få tas i anspråk då det konstaterats att köparen har rätt att få tillbaka köpeskillingen eller del därav och att säljaren inte kan eller vill betala ut pengarna själv.

Ett väl fungerande system med skyldighet för näringsidkarna att ställa ekonomisk säkerhet skulle få positiva effekter också utanför ångerrättens område. Hos den myndighet, som får till uppgift att övervaka fullgörandet av denna skyldighet, kommer att samlas information om dem som bedriver yrkesmässig handel med begagnade personbilar, t. ex. beträffande omsättningen och antalet anställda. En på detta sätt samlad information om bilbranschen torde komma att underlätta arbetet för många samhällsorgan med vitt skilda uppgifter. Hit hör t. ex. kommerskollegium, som övervakar bilkreditförordningens efterlevnad, konsumentverket/KO, taxeringsmyndigheterna samt de myndigheter på skilda nivåer, som handlägger frågor om arbetsmiljö, brandskydd, miljövård m. m.

3.3 Lagstiftning eller branschöverenskommelse

Kommittén har i uppdrag att förutsättningslöst väga mot varandra de skäl som talar för och emot införande av tvingande lagstiftning om öppet köp vid konsumentköp. Därvid bör kommittén också beakta vilka möjligheter som finns att tillgodose det angivna syftet genom frivilliga åtaganden från näringsidkarnas sida.

Efter en genomgång av vissa grundläggande frågor samt preliminära diskussioner av olika alternativ för en reglering av det öppna köpet – eller ångerrätten – beslöt kommittén att närmare undersöka bl. a. praxis inom detajhandeln rörande bytesrätt och ångerrätt. Undersökningen visade att det nu förekommer en vidsträckt tillämpning av såväl bytesrätt som ångerrätt i skilda varianter (se avsnitt 2.2.3). För konsumenterna innebär den nuvarande ordningen med många olika regler vissa nackdelar även om det naturligtvis är positivt att så många näringsidkare medger bytes- eller ångerrätt utan att det föreligger något kontraktsbrott från näringsidkarens sida.

Mot bakgrund av vad som framkom vid den angivna undersökningen ansåg kommittén, att man borde söka nå fram till enhetliga riktlinjer på detaljhandelsområdet. Kommittén beslöt därför att pröva alternativet med en

förhandlingslösning. Förhandlingar har därefter, under kommitténs överinseende, inletts mellan konsumentverket och köpmannaförbundet syftande till ett så långt som möjligt enhetligt men ändå branschanpassat regelsystem för öppet köp. Kommittén hyser förhoppningar om att en förhandlingslösning skall visa sig möjlig. Om förhandlingsvägen inte skulle leda till en acceptabel lösning får kommittén överväga lagstiftningsalternativet.

Redan på ett tidigt stadium har det stått klart att enhetliga och väl fungerande regler om ångerrätt vid köp av begagnad personbil inte kan införas genom frivilliga överenskommelser mellan företrädare för konsumenter och näringsidkare. Särskilt i de större städerna finns det många näringsidkare, som skulle komma att stå utanför en branschöverenskommelse och som inte heller skulle komma att frivilligt ikläda sig de förpliktelser som överenskommelsen skulle medföra. De näringsidkare som lojalt skulle följa en överenskommelse skulle därför kunna komma i ett avsevärt försämrat konkurrensläge. MRF har också förklarat sig positivt inställt till tanken på en ångerrätt för köparna endast under förutsättning att ångerrätten blir reglerad i lag.

Kommittén har med hänsyn härtill funnit att en förhandlingslösning inte är möjlig när det gäller konsumentköp av begagnad personbil. På detta område bör alltså ångerrätten regleras i lag.

3.4 Lagstiftningens omfattning

Det torde vara svårt att åstadkomma en enhetlig lagstiftning om ångerrätt, som är lämplig både för handeln med begagnade personbilar och för andra branscher. När man som konsument köper en begagnad personbil köper man en viss bestämd bil, som inte är direkt utbytbar mot någon annan. Ingen begagnad bil är ju fullständigt lik en annan beroende på skillnader i användningssätt, skötsel, slitage osv. Härvidlag skiljer sig begagnade personbilar från de flesta andra konsumentvaror. Förhandlingarna angående generella regler om öppet köp har hittills utgått från förutsättningen, att reglerna i princip skall gälla endast vid köp av utbytbara massvaror. Huvuddelen av konsumenternas varuköp avser just sådana massvaror.

Enligt kommitténs mening finns det med hänsyn till vad nu anförts inte anledning att dröja med införandet av en lagreglerad ångerrätt vid köp av begagnad personbil till dess att regler om ångerrätt vid köp av andra varor utformats. Kommittén föreslår därför att man lagstiftar särskilt på förevarande område.

En särlagstiftning om ångerrätt vid köp av begagnad personbil medför att en gränsdragning måste göras mellan en sådan lagstiftning och hemförsäljningslagen. Hur gränsdragningen bör göras kan lättare bedömas sedan man bestämt sig för den särskilda ångerrättslagens innehåll och utformning. Kommittén återkommer därför till gränsdragningsfrågan i avsnitt 4.14.

4 Kommitténs överväganden beträffande en lag om ångerrätt

4.1 Tillämpningsområdet

4.1.1 *Säljaren*

Hemförsäljningslagen gäller endast vid yrkesmässig försäljning. Detta innebär att säljaren skall vara näringsidkare som yrkesmässigt säljer produkter av det slag köpet avser. Motsvarande begränsning gäller enligt marknadsföringslagen. Konsumentköplagen har dock ett något vidare tillämpningsområde. Den gäller nämligen även vid köp från annan än näringsidkare om en näringsidkare fungerar som ombud för säljaren. Även avtalsvillkorslagen har från och med den 1 juli 1977 ett vidare tillämpningsområde än den hittills har haft. Från nämnda dag gäller den bl. a. även på villkor som används vid yrkesmässig förmedling av erbjudanden från privatpersoner, t. ex. villkor som fastighetsmäklare använder vid förmedling av köp mellan privatpersoner (prop. 1976/77:110, NU 1976/77:49).

Termen näringsidkare omfattar enligt uttalanden i förarbetena till bl. a. marknadsföringslagen och konsumentköplagen varje fysisk eller juridisk person, som yrkesmässigt driver verksamhet av ekonomisk natur. Verksamheten behöver inte bedrivas i vinstsyfte. Även statliga och kommunala organ kan således vara näringsidkare (se bl. a. prop. 1970:57 s. 90 och 1973:138 s. 160).

Angående begreppet yrkesmässig uttalade lagrådet vid behandlingen av förslaget till lag om ställande av säkerhet vid sällskapsresa till utlandet bl. a. följande (prop. 1967:106 s. 44):

> För att kravet på yrkesmässighet skall anses uppfyllt lärer nämligen vanligen krävas att verksamheten skall ha en viss varaktighet eller åtminstone vara inriktad på en serie affärshändelser. Oftast utmärks den yrkesmässiga verksamheten också av att den bedrivs i vinst- eller förvärvssyfte men undantagsvis kan förekomma att sådant syfte inte förefinns eller kan påvisas. Verksamhetens omfattning tillmäts sålunda avgörande betydelse vid avgränsning av begreppet.

Vid remissbehandlingen av konsumentverkets promemoria ifrågasattes om inte de skäl, som däri anförs för införandet av ångerrätt, gör sig lika starkt gällande när säljaren är en privatperson som då han är näringsidkare. Ett ytterligare skäl för att låta ångerrätten gälla även vid köp från icke-näringsidkare skulle vara, att man därigenom skulle undgå svårigheter att i det enskilda fallet dra gränsen mellan näringsidkare och icke-näringsidkare.

Det är naturligtvis önskvärt att olika författningar inom ett visst ämnesområde har samma tillämpningskriterier så långt detta är möjligt. Härtill kommer att en lagstadgad ångerrätt måste kombineras med skyldighet för säljarna att ställa ekonomisk säkerhet (se avsnitt 3.2.3). En sådan skyldighet kan åläggas den som bedriver försäljning yrkesmässigt men är naturligtvis otänkbar för privatpersoner. Enligt kommitténs mening bör därför en förutsättning för att en lag om ångerrätt skall tillämpas vara att säljaren är näringsidkare inom bilbranschen. Kommittén återkommer till frågan om ställande av säkerhet i kapitel 5.

Att lagens tillämpning i princip begränsas till de fall då säljaren är näringsidkare inom bilbranschen utesluter inte att lagen i analogi med konsumentköplagen görs tillämplig även då en sådan näringsidkare uppträder som ombud för säljare, som själv inte är näringsidkare. Det har bl. a. genom Allmänna reklamationsnämndens verksamhet framkommit att vissa näringsidkare inom bil- och båtbranscherna försöker kringgå konsumentköplagen och andra lagar genom att mer eller mindre regelmässigt i sin vanliga affärsverksamhet uppträda som ombud för säljare som inte är näringsidkare. Som exempel kan nämnas, att ett visst företag inom båtbranschen i regel använder sig av en standardiserad överlåtelsehandling som köparen får underteckna. På denna handlings baksida framhålles att företaget inte skall "betraktas som säljare i köplagens mening" och att anspråk på grund av fel i godset skall riktas mot den formelle säljaren. På kvittot tecknas säljarens namn genom företagets. I flera fall, som varit föremål för Allmänna reklamationsnämndens bedömning, har det varit osäkert huruvida köparen blivit informerad om att näringsidkaren inte var säljare utan endast ombud för denne. Reklamationsnämnden har intagit ståndpunkten, att näringsidkaren undgår säljaransvar endast om köparen på ett fullt tillfredsställande sätt blivit informerad om att det inte är näringsidkaren som är säljare. Bevisbördan har därvid av naturliga skäl lagts på näringsidkaren. Som exempel på reklamationsnämndens praxis kan nämnas ett avgörande från år 1975 (ärende nr 5975/74), vilket innehåller följande uttalande:

> Enligt nämndens uppfattning bör vid konsumentköp en näringsidkare anses ha uppträtt som ombud endast för det fall att han visar sig ha upplyst konsumenten om att han har denna begränsade roll vid köpet och även angett vilka rättsliga konsekvenser detta får för konsumenten. Näringsidkaren bör med andra ord, om han blott är ombud, försäkra sig om att konsumenten är på det klara med att det endast är mot näringsidkarens uppdragsgivare och inte mot näringsidkaren själv som konsumenten kan rikta anspråk på grund av köpet. I förevarande ärende har bolaget inte bara försummat denna upplysningsplikt utan genom sina uttalanden snarast befäst köparens naturliga uppfattning att föregående ägare inte hade med köpet att skaffa. På grund härav anser nämnden att bolaget bör bära det ansvar som vid ett köp åligger säljaren.

Det torde inte vara vanligt att näringsidkare inom bilbranschen säljer bilar i annans namn. Att det förekommer är dock klarlagt. Det behöver inte vara fråga om mer eller mindre lyckade försök att kringgå olika lagbestämmelser. Det händer t. ex. att en bilhandlare för att hjälpa en kund, vars bil inte kan accepteras som bytesvara, ändå tar hand om bilen och låter den bjudas ut tillsammans med det egna sortimentet. Å andra sidan förekommer det också att näringsidkare säljer i annans namn i det uppenbara syftet att därigenom

undgå säljaransvar och skattskyldighet. Det har i reklamationsnämnden uppmärksammats att en näringsidkare, som handlar med begagnade bilar, satt förfarandet i system på det sättet, att han inte accepterar en inbytesbil som betalning med mindre köparen undertecknar en fullmakt, vari köparen oåterkalleligt uppdrar åt näringsidkaren att för hans räkning sälja inbytesbilen för en viss angiven köpeskilling. Om inbytesbilen säljs för en högre köpeskilling än den angivna, tillfaller överskottet näringsidkaren, som också står risken för ett underskott. Fullmakten utgör samtidigt en kvittens på att köparen "som säkerhet för bilen" erhållit den summa för vilken inbytesbilen skall säljas (reklamationsnämndens ärende nr 2527/75).

Förfaranden som de nu beskrivna syftar uppenbarligen till att befria näringsidkaren från säljaransvar för de bilar, som han salubjuder i sin rörelse. Det torde visserligen vara möjligt att med stöd av den nya generalklausulen i 36 § avtalslagen jämka eller åsidosätta avtalsvillkor, som innebär försök att kringgå tvingande lagstiftning (se prop. 1975/76:81 s. 121 f.). Det har emellertid ännu inte hunnit utvecklas någon rättspraxis på detta område.

Det är vidare möjligt att förbjuda avtalsvillkor, genom vilka en näringsidkare försöker kringgå tvingande lag, med stöd av avtalsvillkorslagen (se bl. a. marknadsdomstolens beslut nr 12/1972, nr 11/1973, nr 20/1974 och nr 30/1975). Förbud enligt denna lag kan emellertid endast riktas mot enskilda näringsidkare. Med hänsyn till förhållandena inom handeln med begagnade personbilar, särskilt i storstadsområdena, är det dock tveksamt om sådana förbud kommer att få tillräcklig genomslagskraft. Man kan inte heller bortse från risken att förfaranden av beskrivet slag blir vanligare ju fler åtgärder som vidtages för att stärka konsumenternas ställning gentemot näringsidkarna. Ett sätt att minska denna risk torde vara att öka näringsidkarens ansvar när han uppträder som ombud.

Kommittén föreslår mot bakgrund av vad nu anförts, att ångerrätten skall gälla även då köp förmedlas av näringsidkare inom bilbranschen som ombud för säljare som inte är näringsidkare. För att en sådan bestämmelse skall vara ägnad att hindra att en ångerrättslag kringgås, måste man dock låta näringsidkaren/ombudet svara för säljarens förpliktelser gentemot köparen enligt lagen. Näringsidkaren bör även såsom ombud ansvara för t. ex. återbetalning av erlagd köpeskilling när en köpare utnyttjar sin ångerrätt. Från praktisk synpunkt torde en sådan utvidgning av näringsidkarens/ombudets ansvar jämfört med vad som eljest gäller inte medföra några svårigheter. Näringsidkaren kan skydda sig mot förlust på grund av att köparen frånträder köpet genom att dröja med att redovisa försäljningsuppdraget till dess köparens ångerfrist gått ut.

Det bör inte heller möta några betänkligheter från principiell rättslig synpunkt att låta en näringsidkare inom bilbranschen, som uppträder som ombud för säljare som inte är näringsidkare, svara för dennes förpliktelser enligt en lag om ångerrätt. Det finns visserligen i nu gällande lagstiftning ingen exakt likadan konstruktion. Tanken att köparen skall kunna göra vissa befogenheter på grund av köpet gällande mot annan än säljaren är dock inte ny. Den har redan kommit till uttryck i 16 § konsumentköplagen. Enligt denna paragraf får köparen framställa samma invändningar mot krav på betalning från en långivare, vilken genom säljarens förmedling lånat köparen pengar till köpeskillingen, som han får göra mot säljaren. Köparen kan – trots

låneavtalets formellt självständiga natur – även mot långivarens krav på betalning åberopa fel i varan och på grund härav t. ex. hålla inne köpeskillingen till dess felet avhjälpts eller häva köpet. I det av regeringen i mars 1977 framlagda förslaget till konsumentkreditlag (prop. 1976/77:123) har föreslagits bl. a. att 16 § konsumentköplagen skall ersättas med bestämmelser i konsumentkreditlagen. Dessa bestämmelser innebär samtidigt en förstärkning av konsumenternas möjligheter att mot kreditgivare framställa invändningar på grund av köpet. Enligt 10 § andra stycket i den föreslagna konsumentkreditlagen ansvarar kreditgivare solidariskt med säljaren för anspråk som köparen kan ha mot säljaren på återbetalning av köpeskilling, skadestånd eller annan penningprestation. Kreditgivare är dock inte skyldig att betala mer än vad han mottagit av köparen med anledning av krediten.

Som ytterligare exempel kan nämnas att det i direktiven till småhusköpkommittén (Ju 1975:02) anförs, att fastighetsmäklare bör kunna åläggas skadeståndsansvar för rättsligt fel solidariskt eller subsidiärt med säljaren. Småhusköpkommittén har i en promemoria (Ds Ju 1976:10) med förslag till ändringar i avtalsvillkorslagen föreslagit att förbud enligt avtalsvillkorslagen skall kunna riktas även mot näringsidkare, som endast förmedlar erbjudanden om fast egendom. Justitiedepartementet har därefter i en promemoria (Ds Ju 1976:13) föreslagit ytterligare utvidgning av avtalsvillkorslagen. Enligt denna promemoria skall förbud enligt avtalsvillkorslagen kunna riktas mot den som använder oskäligt villkor vid yrkesmässig förmedling av erbjudande, oavsett om det är fråga om vara, tjänst eller annan nyttighet. Förslagen i de båda promemoriorna har efter bearbetning framlagts inför riksdagen i mars 1977 (prop. 1976/77:110).Riksdagen har den 4 juni 1977 antagit förslagen (NU 1976/77:49).

4.1.2 *Köparen*

Konsumentköplagens och hemförsäljningslagens tillämplighet begränsas inte endast av kravet på att säljaren skall vara näringsidkare utan även av att köparen skall vara konsument. Köp som görs av näringsidkare i och för hans näringsverksamhet berörs ej av de nu nämnda lagarna. Avtalsvillkorslagen är inte heller tillämplig på villkor som används vid erbjudande av vara eller tjänst till näringsidkare. Bakom begränsningen till konsumentköpen ligger uppfattningen, att den som bedriver näring har bättre möjligheter än den enskilde konsumenten att tillvarata sina intressen inom sitt näringsområde (se bl. a. prop. 1973:138 s. 120 f.). Lagstiftaren har inte velat ändra på den eljest tillämpade principen om avtalsfrihet mer än vad som ansetts nödvändigt för att råda bot på vissa missförhållanden.

Kategorin näringsidkare inrymmer många fysiska och juridiska personer, som inte har lättare att hävda sina intressen än konsumenter i allmänhet. Många näringsidkare torde alltså ha behov av konsumentskydd även när de köper en vara eller tjänst för sin yrkesmässiga verksamhet. Det vore emellertid enligt kommitténs mening olämpligt att i det begränsade sammanhang varom nu är fråga göra avsteg från de tillämpningskriterier, som gäller för övrig lagstiftning på konsumentskyddsområdet. Det skulle också leda till stora praktiska svårigheter att skilja ut vissa grupper av näringsidkare och låta en lag om ångerrätt gälla även dessa. Kommittén anser därför, att begräns-

ningen till de fall då köparen är konsument och det köpta är avsett huvudsakligen för enskilt bruk bör bibehållas i detta sammanhang. I proposition 1976/77:110 (s. 33) med förslag till lag om ändring i avtalsvillkorslagen har föredragande statsrådet också givit uttryck för samma uppfattning såvitt gäller avtalsvillkorslagens tillämpningsområde.

4.1.3 *Varan*

Kommittén har i avsnitt 3.4 redogjort för de huvudsakliga skälen för att lagstiftningen bör gälla endast vid köp av begagnad personbil. En fråga som inte berörts tidigare är om lagen möjligen bör gälla även vid köp av andra begagnade motorfordon såsom bussar, lastbilar, motorcyklar och mopeder. Eftersom lagen enligt vad som framhållits i avsnitt 4.1.2 inte är avsedd att gälla vid affärer mellan näringsidkare synes det inte finnas något skäl att låta den omfatta även köp av begagnade bussar och lastbilar. Sådana fordon köps ytterst sällan av konsumenter. De sällsynta fall då så sker motiverar inte en utvidgning av lagstiftningen till en helt annan del av motorfordonsbranschen. Motorcyklar och mopeder däremot säljs i viss omfattning i begagnat skick av näringsidkare till konsumenter. De näringsidkare, som bedriver yrkesmässig handel med begagnade motorcyklar och mopeder, sysslar dock endast sällan med yrkesmässig handel med begagnade bilar. Motorcyklar och mopeder säljs huvudsakligen av särskilda motorcykelhandlare och sporthandlare. Motorcykel- och mopedbranscherna är till sin struktur och omfattning olika bilbranschen. Från allmän konsumentsynpunkt är de inte heller på långt när lika viktiga som bilbranschen. Fråga om ångerrätt vid köp av begagnad motorcykel och moped och hur en sådan rätt bör konstrueras bör enligt kommitténs mening avgöras i samband med övervägandena om en mer allmän ångerrätt för konsumenterna.

Beträffande innebörden av begreppet begagnad personbil hänvisas till specialmotiveringen (avsnitt 8.1 under 1 §).

4.2 Den rättstekniska metoden

En lagstiftning, vars syfte är att ge köparen av viss vara rätt att frånträda köpet, kan utformas på flera sätt. En metod är att låta köparen bli bunden av sin rättshandling endast under förutsättning att han inom viss tid uttryckligen bekräftar den. Denna metod kallas vanligen den *suspensiva metoden*. En annan metod är att låta köparens rättshandling bli definitivt bindande för honom, såvida han inte inom viss tid meddelar säljaren, att han vill frånträda rättshandlingen. Detta är den *resolutiva metoden*. Denna metod har använts vid utformningen av hemförsäljningslagens regler om ångerrätt. Även 60 § köplagen förutsätter att köparen är aktiv om han vill frånträda köpet.

Under förarbetena till hemförsäljningslagen var valet av rättsteknisk metod föremål för en ingående diskussion (se prop. 1971:86 s. 70 ff.). Den suspensiva metoden ansågs ge det effektivaste skyddet för konsumenterna. Det påpekades emellertid att allvarliga invändningar av såväl principiell som praktisk natur kunde resas mot ett renodlat suspensivt system. Ett sådant system skulle, anfördes det, stå i skarp kontrast till grundläggande principer

för vår avtalsrätt. Avtalslagen utgår från att anbud och antagande svar på anbud är bindande och i princip oåterkalleliga. Denna grundsyn har fast förankring i det allmänna rättsmedvetandet. Ett renodlat suspensivt system skulle också kunna få ogynnsamma praktiska återverkningar för både konsumenter och säljare.

Diskussionen i samband med hemförsäljningslagens tillkomst utmynnade i att den suspensiva metoden förkastades. Den resolutiva metodens konsumentpolitiska svaghet ansågs inte innebära någon fara för lagens effektivitet under förutsättning att konsumenterna blev tillförsäkrade information om lagens existens och innehåll. De skäl, som föranledde att den resolutiva metoden kom till användning i hemförsäljningslagen, synes ha minst lika stora aktualitet och tyngd när det gäller en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil. Det kan också hävdas, att den suspensiva metoden är än mindre lämplig för en lag som avser en bestämd vara än för en lag som avser en viss säljform. Man torde vidare kunna förutsätta att antalet fall i vilka en ångerrätt verkligen aktualiseras kommer att bli mycket få i förhållande till det totala antalet köp. För den stora majoriteten av köparna skulle en lagstiftning, varigenom köparen tvingades att inom viss tid bekräfta sin avsikt att stå fast vid köpet, medföra allvarliga olägenheter. Övervägande skäl talar alltså enligt kommitténs uppfattning för den resolutiva metoden.

4.3 Upplysningsskyldighet för säljaren

Den resolutiva lagstiftningsmetoden förutsätter ett eget initiativ från köparen om han vill komma ifrån köpet. De köpare, som främst är i behov av det skydd en lagstiftning av nu aktuellt slag är avsedd att ge, saknar ofta kunskaper och kraft att på eget initiativ och trots eventuella negativa reaktioner från säljarens sida göra sin rätt gällande. I hemförsäljningslagen har man därför valt att föreskriva en särskild, formaliserad upplysningsskyldighet för säljaren.

De skäl, som föranlett upplysningsskyldigheten i hemförsäljningslagen, är enligt kommitténs uppfattning i hög grad giltiga också när det gäller en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil. Detsamma gäller en lag om skyldighet för den som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter att ställa säkerhet (se avsnitt 3.2.3 och kap. 5). Lagarnas effektivitet blir säkerligen väsentligt större om varje köpare får kännedom om sina rättigheter. Inom bilbranschen är det regel att köparen ensam eller båda parterna undertecknar någon köpehandling, såsom ordersedel, avbetalningskontrakt eller kvitto. Det bör därför inte erbjuda några större praktiska svårigheter för säljaren att till köparen överlämna skriftlig information om lagarnas innehåll. Kommittén föreslår därför, att säljarna ålägges att på fastställt formulär informera varje köpare, som berörs av lagarna, om innehållet i dem.

Ålägger man säljarna att på angivet sätt informera köparna om lagarnas innehåll uppkommer frågan vilken civilrättslig verkan underlåtenhet att fullgöra denna skyldighet bör ha. Enligt hemförsäljningslagen blir köparens viljeförklaring inte gällande mot honom, om säljaren underlåter att överlämna en särskild informationshandling. Detta innebär, att köparen kan

komma ifrån sin rättshandling med åberopande av ogiltigheten.

Kommittén föreslår att underlåtenhet att lämna information till köparen skall ha samma rättsverkan som enligt hemförsäljningslagen. Detta innebär alltså att köpeavtalet inte blir gällande mot köparen om säljaren underlåter att lämna informationen.

Underlåtenhet i nu angivet hänseende medför också enligt fast praxis att säljaren gör sig skyldig till otillbörlig marknadsföring. Sålunda har marknadsdomstolen i ett antal beslut (bl. a. nr 3 och 4/1973, nr 14, 17 och 21/1974 samt nr 26 och 31/1975) slagit fast att underlåtenhet att erinra köpare om deras rättigheter enligt hemförsäljningslagen innebär otillbörlig marknadsföring. Domstolen har därför med stöd av marknadsföringslagen vid kraftiga viten förbjudit näringsidkare att underlåta sådan erinran när hemförsäljningslagen är tillämplig. Vitesförbuden har riktat sig mot såväl fysiska som juridiska personer. Med hänvisning till marknadsdomstolens praxis har KO i flera fall av underlåtenhet att tillämpa hemförsäljningslagen utfärdat förbudsföreläggande, vilka godkänts av näringsidkarna i fråga. Fram till den 1 juli 1975 hade 26 sådana föreläggande utfärdats (se KO:s tidskrift nr 1/76 s. 25).

Om de av kommittén föreslagna reglerna införs kan alltså marknadsdomstolen med stöd av marknadsföringslagen vid vite förbjuda en näringsidkare att fortsätta med att sälja begagnade personbilar till konsumenter utan att överlämna den föreskrivna informationen. När det gäller att förebygga normöverträdelser från juridiska personers sida har vitessanktionen visat sig vara ett effektivare medel än straffsanktionen, vilken ju måste riktas mot en fysisk person som ställföreträdare för den juridiska personen (jfr prop. 1970:57 s. 77 f.).

4.4 Köparens ansvar för bilen

Enligt köplagens regler om öppet köp är det, som nämnts i avsnitt 2.2.1, köparen som står faran för avlämnat gods under den tid köpet står öppet. Det spelar härvidlag ingen roll om godset försämrats på grund av köparens vållande eller av våda. Enligt hemförsäljningslagen däremot är det i motsvarande fall säljaren som står faran för negativa förändringar, vilka beror av våda. För förändringar som köparen vållat är denne ansvarig även enligt hemförsäljningslagen. Såsom påpekats i avsnitt 2.2.2 har hemförsäljningslagens ansvarsfördelning sin förklaring i de speciella förhållanden som föreligger vid hemförsäljning. Om man skulle använda hemförsäljningslagens ansvarsregler i en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil, fick det till följd att andra regler om faran för godset skulle komma att gälla vid öppet köp av begagnad personbil än vid öppet köp av annan lös egendom. Det vore olämpligt med en sådan skillnad.

Köparens ansvar för negativa förändringar hos godset vid öppet köp enligt köplagen innebär, såsom framhållits i avsnitt 2.2.1, att han *förlorar* sin rätt att dra sig undan från köpet om godset undergår förändring till det sämre. Det skydd, som en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil är avsedd att ge köparen, skulle betänkligt urholkas om bilens återställande i oförändrat skick gjordes till en ovillkorlig förutsättning för rätten att frånträda köpet. En sådan regel skulle ge mindre ansvarskännande säljare möjlighet att hindra köparen

från att använda ångerrätten genom att utan grund påstå att bilen skadats under den tid den varit i köparens besittning. Säljaren kan ju ha starka motiv för ett sådant förhindrande. Bilen kan t. ex. ha sålts till högre pris än vad säljaren kan räkna med att få vid en ny försäljning. De flesta begagnade bilar har någon defekt, som kan utnyttjas för ett påstående om att skadan uppkommit under köparens besittningstid. Det kan vara fråga om bucklor i karossen, repor i lackeringen, fläckar på inredningen, fel på den mekaniska utrustningen osv. När det gäller äldre begagnade bilar är det ofta inte ens möjligt att till en rimlig kostnad i detalj kartlägga och beskriva bilens beskaffenhet vid försäljningstillfället. Eftersom det dessutom är meningen att köparen skall kunna använda bilen under betänketiden, bör en säljare som vill hindra återlämning ha goda möjligheter att finna någon förändring till det sämre hos bilen.

Även om köparen med fog anser, att ett påstående om skada på bilen är oriktigt, kan det vara svårt för honom att kullkasta säljarens påstående och genomdriva sin rätt att frånträda köpet. Detta gäller även om man skulle låta ångerrätten bestå vid sådana skador, som är oväsentliga eller som beror på bilens egen beskaffenhet eller på nödvändig undersökningsåtgärd. Det är ofta mycket svårt att avgöra om en skada är oväsentlig eller om den beror på bilens beskaffenhet eller på en nödvändig undersökningsåtgärd. Visserligen skall *säljaren* vid en rättslig tvist visa, att han har fog för sitt påstående att bilen har skadats, men *köparen* måste styrka en eventuell invändning om att skadan har sådan orsak, att den inte skall inverka på rätten att frånträda köpet.

Köparens möjligheter att hävda sina intressen torde förbättras om själva rätten att frånträda köpet får bestå även då bilen skadats under den tid köparen haft ansvaret för den. Det ekonomiska skadeansvaret skulle fortfarande ligga på köparen utom för sådana skador, som har sin orsak i bilens egen beskaffenhet eller i åtgärd som varit nödvändig för undersökning av bilen. Med en sådan konstruktion skulle köplagens principiella ansvarsfördelning bibehållas. Köparen skulle dock inte komma i samma ogynnsamma situation som om han måste tillgripa rättsliga åtgärder för att få själva rätten att frånträda köpet prövad. Kunde parterna inte komma överens i fråga om en viss skada inträffat eller om vad som var skälig ersättning för en viss skada, skulle säljaren med denna konstruktion ändå bli tvungen att återta bilen och betala tillbaka köpeskillingen, dock med avdrag för den av honom yrkade ersättningen. En sådan konstruktion skulle främst vara ägnad att minska säljarnas möjligheter att kringgå lagen genom att överdriva betydelsen av en i och för sig oväsentlig skada. *Kommittén föreslår därför att själva ångerrätten skall bestå även om bilen skadats medan den varit i köparens besittning.* Köparen skall dock bära det ekonomiska ansvaret för alla skador, som inte beror på bilens egen beskaffenhet eller på åtgärd som varit nödvändig för undersökning av bilen.

Även med den lösning som kommittén valt kvarstår tänkbara konfliktanledningar. En sådan är svårigheten att bestämma rimlig ersättning för en inträffad skada. Det torde inte bli vanligt att köparen vill utnyttja sin ångerrätt när det inträffat en större skada, för vilken han skall stå det ekonomiska ansvaret. I många av dessa i och för sig fåtaliga fall torde parterna kunna enas utan större svårigheter. Man kan emellertid inte bortse från risken att en säljare, som vill hindra att köparen utnyttjar sin ångerrätt, överdriver

kostnaden för en skadas avhjälpande. Köparen kan därvid komma i en besvärlig bevissituation om han måste lämna bilen till säljaren på grund av att ångerfristen går ut.

Man kunde därför överväga om inte köparen borde få möjlighet att själv ombesörja skadans avhjälpande även efter ångerfristens utgång. En sådan lösning skulle emellertid göra det möjligt för köparen att missbruka den utsträckta besittningstiden till att använda bilen utan att låta reparera den och sedan återlämna den med besked, att han godtar säljarens beräkning av kostnaden. Viktigare är dock att säljarnas legitima intresse av att reparationer utföres fackmannamässigt och med användande av lämpliga reservdelar skulle kunna åsidosättas. Det är inte heller nödvändigt att införa en ovillkorlig rätt för köparen att själv ombesörja reparationen. Märkesverkstäderna tillämpar fasta priser på en stor mängd reparationsarbeten. Man torde ofta kunna få ledning av dessa priser vid bedömning av en begärd skadeersättnings skälighet. Det är också Allmänna reklamationsnämndens erfarenhet, att man har goda möjligheter att bedöma reparationskostnaders skälighet.

Mot förslaget att låta ångerrätten bestå trots att bilen inte kan återställas i oförändrat skick kan möjligen anföras, att det medför risk för att säljarna tvingas återta även svårt skadade bilar, som inte bör repareras. När det gäller skador, för vilka köparen skall stå det ekonomiska ansvaret, torde denna risk dock vara mycket liten. Köparen har ju inget att vinna på att återlämna en skadad bil om den inte har något eller endast obetydligt värde. Om man dessutom, såsom kommittén föreslår i avsnitt 4.6, låter säljarna ta ut en viss ersättning av de köpare som använder sig av ångerrätten, kommer en köpare, som lämnar tillbaka en kraftigt skadad bil, att riskera att göra en större förlust än om han behåller den.

Om skadan däremot är en följd av bilens egen beskaffenhet eller av åtgärd som varit nödvändig för dess undersökning, blir säljaren enligt kommitténs förslag tvungen att återta bilen även om den inte kan repareras till rimlig kostnad. Det är då närmast fråga om situationer i vilka köparen normalt skulle kunna häva köpet med stöd av konsumentköplagen på grund av fel i varan. Köparen kan dock ha anledning att vara tveksam om sina utsikter att utan extra kostnader få ett hävningsyrkande bifallet. Han kan därför välja att utnyttja ångerrätten i stället för att väcka civilrättslig talan om hävning på grund av fel i varan.

4.5 Ångerfristens längd

Det säger sig självt att ett köp inte kan stå öppet under obegränsad tid. Detta gäller vare sig köparens rätt att ångra sig är avtalad eller lagstadgad. Hur lång köparens tidsfrist bör vara och från vilken tidpunkt den bör räknas kan emellertid diskuteras.

För att köparen skall vara tillförsäkrad rätten att undersöka bilen och bedöma om den motsvarar hans behov måste tidsfristen räknas från det bilen avlämnas till honom. Från strikt konsumentsynpunkt synes det önskvärt med en så lång betänketid som möjligt. För säljarna däremot ökar olägenheterna av köparnas ångerrätt med tidsfristens längd. Så länge en såld bil kan

lämnas tillbaka löper ju säljaren risken att förlora den vinst försäljningen givit. Vidare kan säljarens likviditet påverkas genom återbetalning av erlagda köpeskillingar och hans lagerutrymme kan komma att tas i anspråk av bilar som lämnas tillbaka.

En lämplig kompromiss mellan köpar- och säljarintressen synes vara en tidsfrist om en till två veckor från leveransdagen. Konsumentverket har i sin promemoria föreslagit att ångerfristen skall vara en vecka. Denna tidsrymd har av flera remissinstanser ansetts vara alltför kort. Några av dessa har föreslagit tio eller fjorton helgfria dagar som lämplig tidsfrist för köparen. I avsnitt 2.2.3 omnämns två bilhandelsföretag, som tillåter köpare att helt frånträda ingångna köpeavtal efter det bilen avlämnats till köparen och utan att bilen är felaktig. Dessa två företag tillämpar olika långa ångerfrister, Bivahuset tio dagar och Tage Rejmes Bilaktiebolag en vecka, i båda fallen räknat från den dag bilen avlämnas till köparen. Bägge företagen har dessutom en gräns för antalet mil som bilen får köras under ångerfristen.

Frågan om tidsfristens längd har nära samband med frågan huruvida ångerrätten bör begränsas även med hänsyn till antalet körda mil efter det att bilen avlämnats till köparen. I konsumentverkets promemoria föreslogs inte någon maximigräns för körsträckan. Lämpligheten av en sådan maximigräns synes böra bedömas mot bakgrund av frågan om köparen skall behöva betala någon ersättning till säljaren när ångerrätten utnyttjas och hur en sådan ersättning i så fall skall beräknas. Om en ersättning skall utgå, vars storlek står i proportion till antalet körda mil, synes någon maximering av körsträckan ej erforderlig. Ju längre köparen kört bilen under ångerfristen desto dyrare och mindre fördelaktigt blir det då att utnyttja ångerrätten. Skall ersättning inte alls utgå eller skall dess storlek vara oberoende av antalet körda mil synes en kraftig begränsning av längsta tillåtna körsträcka nödvändig. Frågan om en köpare, som frånträder köpet med stöd av en ångerrättslag, skall behöva betala någon ersättning härför diskuteras i följande avsnitt.

Det finns starka skäl att anknyta den nu föreslagna lagstiftningen till hemförsäljningslagen även vad gäller ångerfristens längd. Hemförsäljningslagens s. k. ångervecka är väl känd för den stora allmänheten och det vore psykologiskt olyckligt att införa en annan tidsperiod som ångerfrist i en så likartad lagstiftning som det nu är fråga om. En vecka torde i de flesta fall vara en tillräckligt lång tidsrymd för att köparen skall hinna bilda sig en rimligt underbyggd uppfattning om hur en viss bil passar honom. Kommittén föreslår med hänsyn härtill att tidsfristen skall vara en vecka från det bilen avlämnas till köparen. Inom denna tidsrymd bör alltså köparen vara skyldig att lämna säljaren klart besked om sin vilja att frånträda köpet.

Att tidsfristen börjar löpa när bilen avlämnas till köparen innebär inte att denne skall sakna möjlighet att ångra sig dessförinnan. Det skulle inte vara rimligt om en bilköpare, som ångrar sitt köp innan bilen ännu avlämnats, skulle behöva vänta med att frånträda köpet tills han fått bilen i sin hand. Rätten att ångra köpet måste föreligga redan från det att ett köpeavtal föreligger.

4.6 Säljarens rätt till ersättning

Kommittén har i det föregående (se bl. a. avsnitt 3.2.2 och 4.4) berört frågan om säljaren skall ha rätt att ta ut ersättning av en köpare, som frånträder köpet enligt en lag om ångerrätt. Det är emellertid ingalunda självklart, att köparen skall behöva betala någon ersättning för att han utnyttjar ångerrätten. I sitt remissyttrande över konsumentverkets promemoria anförde KO, att ett utnyttjande av ångerrätten borde vara helt kostnadsfritt för köparen. Bakom denna uppfattning ligger oro för att ångerrätten huvudsakligen kommer att utnyttjas i stället för de köprättsliga befogenheterna vid fel i godset. Om konsumenterna mera allmänt skulle använda en ångerrätt, för vilken de måste betala, i stället för att kräva kostnadsfri reparation av ett fel eller häva köpet, skulle ångerrätten i praktiken komma att innebära en försämring av deras ställning. Som jämförelse bör framhållas, att det inte kostar köparen något att frånträda ett köp med stöd av hemförsäljningslagen.

Normalt torde varje ångerfall medföra vissa kostnader för säljaren. En för köparna kostnadsfri ångerrätt torde därför komma att medföra en generell höjning av prisnivån på begagnade bilar. Det skulle emellertid kunna hävdas att denna prishöjning sannolikt inte skulle bli högre än att den skulle uppvägas av nyttan för konsumentkollektivet. Det skulle möjligen också kunna hävdas att antalet ångerfall förmodligen skulle bli lågt även vid en kostnadsfri ångerrätt och att den hårda priskonkurrensen inom bilbranschen skulle motverka tendensen till prishöjningar.

Det finns emellertid goda skäl för ståndpunkten att säljaren bör få ta ut en viss ersättning då ångerrätten utnyttjas. Framför allt finns det en risk för att ångerrätten kommer att missbrukas om bilen får återlämnas kostnadsfritt. Köparen skall ju enligt kommitténs förslag ha rätt att använda bilen under betänketiden. En rätt att frånträda köpet utan kostnad skulle därför kunna utnyttjas i stället för hyra av bil. Det synes inte heller realistiskt att tro, att antalet ångerfall skulle bli särskilt lågt om utnyttjandet av ångerrätten skulle vara kostnadsfritt. I fråga om användningsrätten föreligger också en betydelsefull skillnad i förhållande till hemförsäljningslagen. Köparens rätt att frånträda ett ingånget avtal enligt denna lag är beroende av att han håller godset tillgängligt för hämtning i "väsentligen oförändrat och oförminskat skick". Av hemförsäljningslagens förarbeten framgår att köparen, om han vill frånträda avtalet, i princip inte är berättigad att använda godset i vidare mån än vad som behövs för att han skall kunna undersöka det (prop. 1971:86 s. 104).

Även risken för en generell höjning av prisnivån utgör enligt kommitténs mening ett starkt skäl för att säljaren bör ha rätt att ta ut en viss ersättning av köparen. Som exempel på kostnader, som normalt torde uppkomma för säljaren då en bil lämnas tillbaka, kan nämnas rengöring och kontroll av bilen, säljarprovision, reklam och kostnader för leverans till nästa köpare. Det framstår också som principiellt riktigt, att köparen får betala en ersättning, som åtminstone i huvudsak motsvarar hans nytta av bilen under betänketiden.

Ångerrättens praktiska betydelse kommer naturligtvis att i hög grad bero på hur man beräknar den ersättning som säljaren skall få ta ut av köparen. Ersättningen bör självfallet inte vara så hög att ångerrätten i praktiken blir

betydelselös för flertalet konsumenter. Den får inte heller bli så hög att säljaren tjänar på att en bil återlämnas. Det skulle ju då kunna bli lönande att sälja bilar, som är undermåliga i förhållande till priset, och därefter återta dem för att sälja dem på nytt. Å andra sidan bör ersättningen inte vara så låg att köp och återlämning framstår som ett förmånligt alternativ till korttidshyra. Ersättningen måste också vara tillräckligt hög för att motverka alltför stora generella prishöjningar på grund av ångerrätten.

Konsumentverket har i sin promemoria, som är daterad den 25 april 1974, föreslagit att säljaren bör ha rätt att ta ut en avgift av den köpare som utnyttjar ångerrätten. Beträffande avgiftens storlek har verket anfört följande:

Återlämningsavgiften kan i dagsläget förslagsvis bestämmas till högst 300 kronor i grundavgift för en vecka och 50 mils körning. Överstiger köpeskillingen 15 000 kronor bör säljaren ha rätt att höja grundavgiften till 2 % av köpeskillingen. Milavgift bör inträda först vid längre körsträckor än 50 mil och då vara 5 kronor per mil.

I sitt remissvar, som lämnades i september 1974, har MRF anfört bl. a. följande:

Till grund för beräkningen av en skälig avgift bör enligt riksförbundets mening ligga dels de rörliga kostnaderna per bil och dels en rimlig andel av de fasta kostnaderna. Hänsyn bör härvid tas till bilens pris då vissa kostnader är klart prisrelaterade.

För att belysa vilka kostnader en bilhandlare kan få när en bil återlämnas anförde MRF vidare:

En återlämnad bil belastas med rörliga kostnader enligt följande:

Rekonditionering/test	200
Reklam	100
Säljprovision inkl. sociala kostnader	250
Leveranskostnader	50
	600
Småskador	50
	650 kr/bil

De fasta kostnaderna för den begagnade bilförsäljningen kan genomsnittligt per bil beräknas enligt följande:

Personalkostnader	300
Lokalkostnader	125
Driftskostnader	100
Allmänna kostnader	25
Kapitalkostnader	200
	750
Andel centraladministration	100
	850 kr/bil

MRF har framhållit att ovanstående uppställning inte skall ses som ett uttryck för någon uppfattning om hur hög ersättning som säljaren bör få ta ut av en köpare som utnyttjar ångerrätten.

Säljarens kostnader på grund av att köparen frånträder köpet kommer att variera avsevärt från fall till fall. För säljare med huvudsaklig försäljning av

relativt nya, välvårdade bilar kan ett ångerfall medföra höga kostnader för administration, kontroll av bilens skick, rengöring, förnyad marknadsföring, säljarprovision m. m. En säljare, som sysslar med försäljning av äldre begagnade bilar och som har en enkel och billig försäljningslokal och låga administrationskostnader, kan däremot förväntas ha tämligen obetydliga kostnader vid ett ångerfall. Om ersättningen beräknas med hänsyn till någon förmodad genomsnittskostnad för branschen blir ångerfallen säkerligen lönande för näringsidkarna inom den sistnämnda kategorin. Ersättningen skulle också bli så hög att ångerrätten i praktiken skulle vara utan betydelse för konsumenter som köper de billigaste begagnade bilarna. Beräknas å andra sidan ersättningen med hänsyn till de näringsidkare, som har särskilt låga omkostnader, torde följden bli en viss prishöjning hos övriga näringsidkare.

De allra billigaste bilarna är ofta mycket slitna och i dåligt skick även om hänsyn tas till deras låga pris. De näringsidkare som handlar med bilar av detta slag tillhör ofta den kategori, som vållar de allvarligaste problemen för konsumenterna. En ersättning för ångerfallen får, även om den är låg, lätt till följd att det blir vinstgivande att sälja och ta tillbaka bilar av detta slag. Argumentet att säljaren bör ha en viss ersättning för sina omkostnader väger mindre tungt i sådana fall. Även argumentet att ersättningen skall hindra missbruk av ångerrätten synes sakna tyngd när det gäller de allra äldsta och mest slitna bilarna. Det finns därför skäl att överväga huruvida någon ersättning, utöver vad som hänför sig till köparens användning, bör utgå när bilens pris understiger ett visst belopp.

Ersättningen bör enligt kommitténs mening påverkas både av bilens pris och av antalet mil som köparen kört bilen under ångerfristen. Det synes inte finnas något bättre sätt att relatera ersättningen till säljarens kostnad än att sätta den i relation till köpeskillingens storlek. Det finns flera sätt att göra detta. Man kan t. ex. bestämma att ersättningen får uppgå till en viss procent av köpeskillingen. Man kan också utarbeta en lämplig indelning med hänsyn till bilarnas prisnivå och bestämma en högsta ersättning för varje prisnivå. Målet bör vara att ersättningen inte skall bli så hög att ångerfallen blir lönande för säljaren. Ersättningen får inte heller bli så låg att det i normalfallet blir billigare att köpa en bil och utnyttja ångerrätten än att hyra en bil under motsvarande tid.

Intresset av att hindra att ångerrätten används som alternativ till hyra gör sig framför allt gällande beträffande bilar av nyare årsmodell. Man torde kunna räkna med att säljarens kostnader för hantering, marknadsföring, provision osv. då en sådan bil återlämnas i allmänhet kommer att uppgå till förhållandevis höga belopp. Det torde därför, när det gäller de yngre och exklusivare bilarna, vara möjligt att beräkna ersättningen på sådant sätt att man åtminstone i huvudsak kan hindra missbruk av ångerrätten utan att ångerfallen blir lönande för säljarna.

Vad gäller den del av ersättningen, som enligt vad kommittén anfört bör stå i relation till köparens användning av bilen, anser kommittén att man bör stimulera köparen att prova bilen men motverka onormalt långa körningar under ångerfristen. Detta synes kunna ske genom att den del av ersättningen, som skall stå i relation till bilens pris, får inkludera viss körsträcka, exempelvis 50 mil. Härigenom ges köparen möjlighet att bilda sig en

uppfattning om bilens egenskaper och lämplighet för de individuella behoven utan att kostnaden för att ångra köpet påverkas. Om köparen frånträder köpet efter att ha kört bilen en längre sträcka, bör säljaren få ta ut en särskild ersättning för den del av körsträckan, som överstiger vad som ingår i den till bilens pris relaterade ersättningen. Den särskilda ersättningen bör därvid få beräknas så att den motsvarar normal avgift per kilometer vid korttidshyra av en jämförlig bil.

Det kan diskuteras huruvida säljaren bör ha rätt att ta ut ersättning av köparen också när denne ångrar köpet innan bilen har avlämnats. Om köparen mycket snart efter själva avtalsslutet och före avlämnandet meddelar att han inte önskar fullfölja köpet, torde säljarens kostnader på grund av frånträdandet i många fall bli mycket låga.

Det finns emellertid flera skäl som talar för att låta säljaren uppbära viss ersättning även när frånträdandet sker innan bilen har avlämnats till köparen. Säljaren kan naturligtvis åsamkas kännbara kostnader även om köparen ångrar sig på ett tidigt stadium. Det kan t. ex. uppkomma höga kostnader för säljarprovision och förnyad marknadsföring. Dessutom finns det en risk för missbruk av ångerrätten om den är helt kostnadsfri innan bilen avlämnas. Köparen kan i så fall utnyttja lagen för att hindra att en bil, som han är intresserad av, säljs medan han letar efter ett ännu förmånligare köpeobjekt.

Kommittén anser det rimligt att säljaren får ta ut ersättning av köparen också när denne ångrar sig innan bilen avlämnas till honom. I sådant fall bör dock hänsyn tas till att säljarens kostnader blir lägre än om bilen lämnas tillbaka efter att ha använts av köparen.

Som framgår av det anförda bör det enligt kommitténs mening finnas anvisningar för hur säljarens ersättning skall beräknas. Säljaren skall inte få begära högre ersättning än vad anvisningarna medger. Däremot skall det naturligtvis stå honom fritt att begära lägre ersättning eller att helt avstå från ersättning. Kommittén har i det föregående redovisat olika synpunkter på hur ersättningen kan beräknas men undvikit att föreslå några bestämda belopp eller procenttal. Eftersom ersättningen snabbt bör kunna anpassas till förhållandena på marknaden och till de erfarenheter som görs under lagens tillämpning, är det inte lämpligt att i själva lagen ta in bestämmelser om hur den skall beräknas.

Uppgiften att utforma lämpliga anvisningar bör enligt kommitténs mening i första hand ligga på konsumentverket. Det är viktigt att konsumentverket därvid samarbetar med bilhandlarna, dvs. med MRF och med företrädare för de bilhandlare som står utanför denna organisation. Det kan också vara lämpligt att bilägarnas organisationer deltar i samarbetet. Den slutliga bestämmanderätten över anvisningarnas innehåll bör dock inte ligga hos konsumentverket. En sådan ordning skulle inte vara ägnad att främja samarbetet med näringsidkarna. Bestämmanderätten bör i stället ligga hos regeringen. Härigenom ges också möjlighet till en mer samlad samhällsekonomisk bedömning (jfr bilkreditförordningen som tillkommit av samhällsekonomiska skäl). I den mån konsument- och näringsidkarsidorna kan enas om ett förslag till anvisningar torde regeringens befattning med frågan dock kunna inskränka sig till ett rent formellt fastställande av förslaget.

4.7 Ansvaret för bilens återställande till säljaren

Som framgått av redogörelsen i kapitel 2 är det vid avtalat öppet köp köparen, som skall återställa godset till säljaren om han vill frånträda köpet, medan det enligt hemförsäljningslagen åligger säljaren att hämta godset hos köpare som meddelat, att han vill frånträda köpet. Det finns därför anledning att överväga huruvida i en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil ansvaret för att bilen åter kommer i säljarens besittning bör läggas på köparen eller säljaren.

Att man i hemförsäljningslagen valt att lägga ansvaret och kostnaderna för godsets återställande på säljaren har sin grund i de särskilda förhållanden som utmärker hemförsäljning som marknadsföringsmetod. Av betydelse är också, att säljaren själv kan undvika risken för att behöva hämta godset genom att avlämna det efter ångerfristens utgång. Det ligger alltså i säljarens egen makt att avgöra om han vill ta på sig denna risk. I en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil måste däremot köparens betänketid, ångerfristen, löpa från det bilen avlämnas till honom. Köparen skulle annars inte vara tillförsäkrad möjligheten att prova bilen före det slutgiltiga köpbeslutet. Om hemförsäljningslagens konstruktion användes i detta fall skulle säljaren alltså inte kunna undvika hämtningskostnader av varierande storlek.

Hemförsäljningslagen gäller alla köp av lös egendom som sker under de i lagen angivna förutsättningarna, således även köp av begagnad personbil. Det torde emellertid inte vara särskilt vanligt att begagnade personbilar säljs under sådana förhållanden att hemförsäljningslagen blir tillämplig. Hemförsäljning används framför allt vid marknadsföring av dammsugare, symaskiner och vissa andra hushållskapitalvaror samt bokverk. Det är alltså fråga om varor, som normalt används och förvaras i köparens hem. Risken för att säljaren, sedan köparen ångrat sig, skall behöva hämta godset på en helt annan ort än den där han har sin rörelse är därför obetydlig. Denna risk skulle däremot bli påtaglig om hemförsäljningslagens konstruktion i nu aktuellt avseende användes i en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil. Det torde inte vara ovanligt att begagnade personbilar köps utanför köparens bosättningsort.

En konstruktion, varigenom säljaren tvingades hämta bilen efter meddelande från köparen om att denne ångrat sig, skulle alltså leda till stora praktiska problem och den skulle säkerligen medföra en allmän prishöjning på begagnade bilar. Det är svårt att se någon motsvarande praktisk nytta för köparna med ett sådant arrangemang. De torde i allmänhet ha goda möjligheter att utan större kostnader och tidsåtgång återställa bilen till säljaren. Ansvaret för att bilen åter kommer i säljarens besittning bör alltså ligga på köparen.

4.8 Muntlig eller skriftlig viljeförklaring

Köparens vilja att utnyttja sin ångerrätt måste komma till uttryck på något sätt. Man kan ha olika uppfattningar om vilka krav som bör ställas härvidlag. Om man ålägger köparen att återställa bilen till säljaren kan det hävdas att själva återställandet, eventuellt i förening med en muntlig uppgift, bör räcka

som viljeförklaring. Förfarandet skulle härigenom bli så enkelt och informellt som möjligt, något som i och för sig är önskvärt. I parternas intresse ligger emellertid även att reglerna utformas på sådant sätt att missförstånd och rättstvister i möjligaste mån undvikes. Många bilhandlare bedriver också verkstadsrörelse och den omständigheten, att en bil lämnas till säljaren, behöver inte betyda att köparen vill utnyttja sin ångerrätt. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas om ett formlöst, muntligt förfarande är tillfyllest. Genom ett skriftligt förfarande skulle möjligheterna att förebygga eller i vart fall begränsa konflikter förbättras.

Av köparens viljeförklaring måste framför allt krävas att den är tydlig. Den bör också lämnas på sådant sätt att köparen i händelse av tvist kan styrka att och när han lämnat den. Detta talar i viss mån för att viljeförklaringen bör ha skriftlig form. Kommittén har i avsnitt 4.3 föreslagit, att säljaren skall vara skyldig att till köparen överlämna skriftlig information om ångerrätten. Till denna information bör vara fogad en blankett för köparens viljeförklaring. Härigenom torde man uppnå, att de flesta viljeförklaringar blir tydliga. Emellertid måste själva återlämnandet av bilen i allmänhet uppfattas som en tillräckligt tydlig viljeförklaring. Det vore inte rimligt att en köpare, som lämnat tillbaka bilen till säljaren och i samband därmed muntligen upplyst denne om att han inte vill stå fast vid köpet, skulle gå miste om ångerrätten.

Enligt kommitténs mening är ett absolut krav på att viljeförklaringen alltid skall ha skriftlig form inte lämpligt. Däremot bör viljeförklaringen vara skriftlig när bilen inte återlämnas samtidigt som viljeförklaringen avges.

4.9 Prestationernas återbärande när köparen ångrar sig

Genom att utnyttja sin ångerrätt skall köparen naturligtvis bli fri från vidare betalningsskyldighet på grund av köpet. Han skall vidare få tillbaka vad han erlagt av köpeskillingen med avdrag för vad säljaren kan ha att fordra i ersättning för ångerrättens utnyttjande och för inträffad skada på bilen. Föreligger ingen tvist mellan parterna torde återlämningsförfarandet bli enkelt och lätthanterligt. Köparen skall överlämna bilen och samtidigt avge en viljeförklaring – skriftlig eller muntlig – till säljaren eller dennes ombud. Denne skall besiktiga bilen och betala ut vad köparen har att fordra. Det säger sig självt att säljaren därefter inte kan kräva köparen på betalning på grund av avbetalningskontrakt eller liknande handling. Det synes inte desto mindre lämpligt att sådana handlingar till undvikande av misstag antingen återlämnas till köparen eller makuleras. Har säljaren överlåtit eller pantsatt sin fordran enligt ett avbetalningskontrakt är köparen ändå oförhindrad att åberopa frånträdandet av köpet gentemot förvärvaren. Köpevillkor, varigenom köparen helt eller delvis avstår från rätten att framställa invändningar på grund av köpet mot ny borgenärs krav på betalning, är nämligen enligt 15 § konsumentköplagen ej gällande mot köparen. Det finns i detta sammanhang anledning att erinra om innehållet i 17 § konsumentköplagen. Enligt denna pragraf är säljaren förbjuden vid straffansvar att av köparen mottaga växelförbindelse, löpande skuldebrev eller annan skuldförbindelse, vars överlåtelse eller pantsättning inskränker köparens rätt att framställa invänd-

ningar på grund av köpet, om ny borgenär i god tro förvärvar fordringshandlingen. Bestämmelserna i 15–17 §§ konsumentköplagen har i proposition 1976/77:123 med förslag till konsumentkreditlag m. m. i omarbetat och utvidgat skick överförts till 10 och 11 §§ i den föreslagna konsumentkreditlagen.

I princip bör båda parters prestationer – återlämnandet av bilen och återbetalningen av köpeskillingen – fullgöras vid samma tillfälle. Ett strikt upprätthållande av denna princip skulle emellertid kunna leda till stora svårigheter. Säljaren torde i allmänhet behöva någon tid på sig för att undersöka bilen och ta ställning till frågan om han skall begära någon ersättning för skada och i så fall med hur mycket. I de flesta fall torde denna undersökning kunna göras tämligen snabbt och omgående. Situationen är för säljarens del ungefär densamma som när han skall värdera en inbytesbil. Det torde i allmänhet vara tillräckligt med en summarisk undersökning. Visar det sig vid denna första undersökning, att bilen är skadad eller framkommer det tecken på att så är fallet, kan säljaren dock behöva ytterligare tid på sig för en noggrannare undersökning och värdering. Det kan också förekomma, att en bil vid den första besiktningen förefaller vara alldeles oskadad men att det senare visar sig att köparen bytt ut någon del eller att bilen skadats genom att den använts på ett uppenbart felaktigt sätt.

Det är inte bara för att undersöka bilens skick som säljaren kan behöva någon tidsfrist. Han kan också på grund av bristande tid eller annan orsak ha svårt att i omedelbart samband med bilens återlämnande avgöra om köparen har rätt att frånträda köpet. Det kan ju vid en kontroll visa sig att köparen försuttit ångerfristen, att han inte är konsument eller att han av annan orsak inte har lagligt stöd för sitt krav på att frånträda köpet.

Vad nu anförts visar att näringsidkarna har behov av att få en tidsfrist mellan bilens återlämnande och köpeskillingens återbetalande. Under denna tid behöver säljaren ha bilen i sin besittning. Det finns annars risk för att säljaren i vissa fall tvingas att först betala tillbaka erlagd köpeskilling och därefter kräva att köparen skall stå fast vid köpet eller betala ersättning för skada på bilen.

En absolut förutsättning för att säljarnas intresse av en tidsfrist skall kunna tillgodoses, dvs. att köparen skall vara tvungen att lämna tillbaka bilen utan att samtidigt få tillbaka vad han har betalat, är att det finns en fullgod säkerhet för säljarens betalningsförmåga. Det krävs också regler som stärker köparens ställning och ger honom möjlighet att genom ett snabbt och enkelt förfarande få tillbaka vad han har betalat även om säljaren undandrar sig sina skyldigheter. Om inget annat föreskrevs skulle säljaren kunna behålla bilen, låta bli att betala tillbaka någonting och vänta på att köparen företog sig något för att hävda sin rätt. Det säger sig självt, att köparen därvid skulle befinna sig i ett besvärande underläge och ofta vara benägen att avstå från ångerrätten eller ge vika för överdrivna ersättningskrav. Att säljaren i en rättegång skulle ha bevisbördan för sina påståenden hjälper föga. De flesta konsumenter skulle antagligen hellre avstå från sin rätt än att själva inleda ett rättegångsförfarande. Om säljarnas intresse av att få dröja med återbetalningen någon tid skall kunna tillgodoses, krävs alltså regler som gör det möjligt för köparen att utan rättsliga åtgärder få tillbaka vad han har betalat för bilen även om säljaren yrkar ersättning med orimliga belopp eller t. o. m. gör sig oanträffbar.

Konsumentverket föreslog i sin promemoria att köparen skulle ha rätt att få tillbaka erlagd köpeskilling vid själva återlämningstillfället. Enligt verkets förslag skulle köparen lämna bilen till närmaste polismyndighet om säljaren var oanträffbar eller vägrade att betala tillbaka hela köpeskillingen. Polismyndigheten skulle efter kontroll av köparens uppgifter utfärda ett intyg om att återlämning av bilen till säljaren hade misslyckats. Mot uppvisande av detta intyg och köpehandlingarna skulle köparen enligt förslaget kunna få ut vad han hade att fordra av säljaren hos den myndighet som förvaltade den säkerhet säljaren skulle ha ställt.

Konsumentverkets förslag har den fördelen, att förfarandet skulle bli mycket enkelt för köparen. Säljaren skulle, i den mån parterna var oense, vara tvungen att själv ta initiativet till att hans eventuella invändningar och ersättningsanspråk kom under rättslig bedömning. Förslaget skulle dock få den konsekvensen, att säljaren vid tvist måste betala tillbaka köpeskillingen och därefter väcka talan mot köparen med yrkande om ersättning. Konsumentverkets förslag tar främst sikte på det fallet, att säljaren är oanträffbar eller utan skäl vägrar att betala tillbaka köpeskillingen. För sådana situationer erbjuder förslaget en tilltalande lösning. Däremot synes det mindre väl lämpat för de fall då säljaren verkligen har fog för sin ståndpunkt men köparen inte accepterar denna.

Kommittén har funnit, att man i högre grad än vad konsumentverket har föreslagit bör tillgodose säljarsidans intressen. Innan kommittén redogör för sitt förslag om i vilken ordning prestationerna skall återbäras är det dock nödvändigt att i korthet redovisa kommitténs överväganden angående ställande av säkerhet. Kommittén anser sålunda, att den som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter skall vara skyldig att ställa säkerhet hos kommerskollegium. Säkerheten skall bestå av en av bank eller försäkringsbolag utfärdad betalningsutfästelse. Kommerskollegium skall bestämma hur stor säkerhet varje säljare skall ställa. Köp av en begagnad personbil från en näringsidkare, som inte har någon säkerhet ställd eller vars säkerhet vid köpetillfället inte uppgår till föreskrivet belopp, skall ej vara gällande mot köparen (se vidare härom kap. 5).

Kommitténs förslag till lösning när det gäller förhållandet mellan bilens återlämnande och köpeskillingens återbetalande bygger på de nu redovisade ställningstagandena. För överskådlighetens skull är det lämpligt att här kort sammanfatta kommitténs förslag vad gäller tillvägagångssättet när ångerrätten utnyttjas. *Förslaget innebär i huvudsak följande.*

Köparen skall lämna tillbaka bilen i rätt tid och därvid avge en viljeförklaring (jfr avsnitt 4.5, 4.7 och 4.8). Säljaren skall ta emot bilen och inom viss tid betala tillbaka erlagd köpeskilling. Gör han inte det, skall köparen kunna vända sig till kommerskollegium och begära att få ta säljarens säkerhet i anspråk. Denna begäran skall bifallas om inte säljaren visar, att han har betalat eller att han före betalningsfristens utgång har väckt talan mot köparen med yrkande, att denne skall förklaras sakna rätt att frånträda köpet eller förpliktas utge ersättning för skada på bilen med bestämt belopp. Genom att i rätt tid väcka talan mot köparen skall säljaren alltså uppnå, att det omstridda beloppet inte får betalas ut genom ianspråktagande av den ställda säkerheten förrän tvisten avgjorts. Självfallet skall säljaren inte behöva väcka talan annat än då parterna verkligen är oeniga. Har köparen klart och tydligt

återtagit sitt krav på att få frånträda köpet eller gått med på att betala ersättning för en skada på bilen finns inget skäl att inleda ett rättegångsförfarande.

Kravet på att säljaren skall väcka talan inom viss tid gäller endast om säljaren vill hindra, att den hos kommerskollegium ställda säkerheten tas i anspråk. Säljaren bör nämligen inte förlora möjligheten att vid senare tidpunkt – när köparen redan har fått tillbaka köpeskillingen – yrka att köpet skall stå fast eller att köparen skall betala ersättning för en skada på bilen.

Med de regler kommittén föreslår kommer det ändå att finnas en risk för att köparen av misstag lämnar tillbaka bilen till säljaren även om denne inte har säkerhet ställd hos kommerskollegium. Köparen kan därvid förlora både bilen och det han betalat av köpeskillingen. Han får en vanlig oprioriterad fordran på säljaren. Om denne inte frivilligt betalar vad köparen har att fordra måste den senare tillgripa rättsliga åtgärder för att hävda sina intressen.

Det är enligt kommitténs uppfattning möjligt att minska risken för misstag av nu aktuellt slag. En förutsättning härför är att konsumenterna informeras om vikten av att kontrollera, att den bilhandlare eller det företag, som de överväger att köpa bil av, har säkerhet ställd med föreskrivet belopp. Det är viktigt att denna kontroll blir lätt att göra. Kommittén redogör i avsnitt 5.5 för hur konsumenterna skall kunna kontrollera vilka näringsidkare som har föreskriven säkerhet ställd hos kommerskollegium. Enligt kommitténs förslag skall det bl. a. hos varje näringsidkare, som har föreskriven säkerhet ställd, finnas ett eller flera särskilda bevis härom. Dessutom skall det finnas förteckningar över alla näringsidkare som har säkerhet ställd. Dessa förteckningar skall förnyas med jämna mellanrum och finnas tillgängliga på många platser. Vidare skall konsumenterna kunna kontrollera om en viss näringsidkare ställt säkerhet eller ej genom att vända sig till bilregistret eller kommerskollegium.

Risken för att säljaren saknar säkerhet minskar om grupper av näringsidkare tillåts ställa kollektiv säkerhet. MRF har förklarat sig berett att ställa sådan säkerhet för sina medlemmar om kostnaden härför inte blir högre än om varje medlem ställer separat säkerhet. Ett arrangemang med kollektiv säkerhet skulle innebära att den som köpt bil av en medlem i MRF eller i någon annan grupp, som har ställt kollektiv säkerhet, kunde vara säker på att få tillbaka vad han har betalat även om säljaren inte fullgjort sina skyldigheter mot kollektivet i övrigt.

4.10 Säljarens tidsfrist för att återbetala köpeskillingen eller väcka talan mot köparen

I avsnitt 4.9 har föreslagits att säljaren skall vara skyldig att betala tillbaka köpeskillingen inom viss tid efter det att bilen lämnats tillbaka till honom. Om säljaren anser att köparen inte är berättigad att frånträda köpet eller att köparen är skyldig att betala ersättning för skada på bilen, skall han – om parterna inte kan komma överens – i stället väcka talan mot köparen inom denna tid. Har säljaren vid tidsfristens utgång varken betalat tillbaka köpeskillingen eller väckt talan skall köparen kunna få ut vad han har att fordra genom ianspråktagande av den säkerhet säljaren skall ha ställt hos

kommerskollegium.

Det är självfallet inte meningen, att säljaren skall behöva väcka talan vid domstol i andra fall än då det verkligen föreligger tvist mellan parterna. Tidsfristen bör vara tillräckligt lång för att båda parter skall kunna undersöka bilen och föra diskussioner i syfte att nå fram till en uppgörelse i godo. Å andra sidan måste man även beakta köparens intresse av att så snabbt som möjligt få tillbaka köpeskillingen. Kommittén har som en lämplig kompromiss mellan de olika intressena stannat för att säljaren bör få *två veckor* på sig från det bilen lämnades tillbaka. Inom denna tidsrymd skall alltså säljaren betala tillbaka köpeskillingen eller väcka talan. Gör han inte det skall köparen ha rätt att få tillbaka erlagd köpeskilling genom ianspråktagande av den hos kommerskollegium ställda säkerheten.

4.11 Förfarandet när säljaren vägrar att återta bilen eller inte kan anträffas

4.11.1 *Inledning*

De regler som föreslagits i avsnitten 4.9 och 4.10 förutsätter, att säljaren verkligen tar emot bilen när köparen kommer för att lämna tillbaka den. Det kan emellertid inträffa, att köparen inte kan lämna tillbaka bilen och få ut sina pengar därför att han inte får tag på säljaren eller därför att denne vägrar att ta emot bilen. Säljaren kan t. ex. ha stängt sin affärslokal för semester eller sjukdom och han kan ha upphört med sin affärsverksamhet på grund av dödsfall eller konkurs. Erfarenheterna från Allmänna reklamationsnämnden visar också, att vissa näringsidkare som handlar med begagnade bilar försöker hindra köpare från att utöva sina köprättsliga befogenheter genom att inte svara på klagomål eller genom att vara oanträffbara (se avsnitt 3.2.3). En ångerrättslag måste alltså ge köparen möjlighet att frånträda köp även i sådana fall. Köparen bör därvid inte komma i en sämre situation än om säljaren tagit emot bilen. Självfallet måste säljarens berättigade intressen också tillgodoses.

Enligt vad kommittén föreslår skall köpeavtalet inte vara gällande mot köparen om säljaren inte har ställt någon säkerhet eller om säkerheten är lägre än vad kommerskollegium föreskrivit. Om köparen i sådant fall påkallar köpets återgång skall han alltså inte lämna bilen till säljaren utan att samtidigt få tillbaka köpeskillingen. Om säljaren vid avtalstillfället inte har ställt någon säkerhet alls och om han vägrar att låta köpet gå åter, måste köparen själv ta initiativet till en rättslig prövning. Har säljaren däremot en alltför låg säkerhet ställd hos kommerskollegium skall köparen enligt vad kommittén föreslår kunna få ut vad han har att fordra genom att den säkerhet som finns tas i anspråk så långt den räcker. Säljaren skall kunna undgå detta genom att komma överens med köparen eller genom att väcka talan mot honom inom två veckor från det köparen framställde sitt krav. När säljaren inte har uppfyllt kravet på ställande av säkerhet och köpeavtalet därför inte är gällande mot köparen, skall köparen alltså behålla bilen till dess parternas mellanhavande reglerats. Är köpeavtalet däremot giltigt, skall köparen återlämna bilen till säljaren inom ångerfristen utan att säljaren är skyldig att samtidigt betala tillbaka köpeskillingen.

4.11.2 *Bilens återlämnande genom myndighets försorg*

Om en säljare, som har föreskriven säkerhet ställd och som har lämnat den obligatoriska informationen, vägrar att ta emot en bil som en köpare vill lämna tillbaka eller om han inte kan anträffas när köparen försöker lämna tillbaka en bil, kan köparen komma i en besvärlig situation. Köparen skulle, om inget annat föreskrevs, vara tvungen att behålla bilen till dess han fått rätten att frånträda köpet fastställd av domstol och han därefter tvingat säljaren att betala tillbaka erlagd köpeskilling. Vid tvist om huruvida ångerfristen iakttagits skulle köparen vara tvungen att styrka, att han gjort ett eller flera allvarligt menade försök att lämna tillbaka bilen i rätt tid. Detta skulle innebära att köparen för att säkerställa sina möjligheter att i efterhand visa, att han försökt lämna tillbaka bilen vid en viss tidpunkt, alltid skulle behöva ta med sig någon person, som vid behov kunde vittna om vad som förekommit. I många fall skulle köparens påstående om att säljaren inte kunnat anträffas eller vägrat att ta emot bilen komma att stå mot säljarens uppgift om motsatsen. Det bör påpekas att det, när säljaren inte har haft föreskriven säkerhet ställd eller underlåtit att lämna den obligatoriska informationen, aldrig blir aktuellt för köparen att styrka, att han har iakttagit någon ångerfrist. Eftersom avtalet i dessa fall inte är gällande mot köparen är hans rätt att låta köpet gå åter inte heller knuten till någon ångerfrist.

Köparens möjligheter att utnyttja en ångerrätt även då bilen inte kan lämnas till säljaren förbättras avsevärt om köparen i sådant fall får lämna bilen till någon annan än säljaren och om detta överlämnande tillerkännes samma verkan som ett återlämnande direkt till säljaren. I och med att ångerrätten utan alltför stort besvär kan utnyttjas även om säljaren vägrar att samarbeta eller håller sig undan, kan man förmoda att antalet fall av vägran eller undanhållande kommer att bli mycket litet.

Uppgiften att, i de mycket få fall det kan bli fråga om, ta emot och för en viss tid ha ansvaret för de bilar, som inte kan lämnas direkt till säljaren, måste ligga på det allmänna. Kommittén föreslår därför följande regler. En köpare som befinner sig i den nu behandlade situationen skall lämna bilen till en myndighet. Frågan om vilken myndighet, som skall ta emot bilen för säljarens räkning, diskuteras i avsnitt 4.11.3. Den mottagande myndigheten skall underrätta säljaren om att bilen har lämnats och var den finns tillgänglig om han vill hämta den. När två veckor har förflutit från det säljaren delgavs denna underrättelse, skall säkerheten hos kommerskollegium få tas i anspråk om inte säljaren dessförinnan själv betalat tillbaka köpeskillingen eller väckt talan mot köparen. Eftersom förfarandet med bilens överlämnande till en myndighet bör användas endast då säljaren hade föreskriven säkerhet ställd vid avtalstillfället och bilen alltså i normalfallet skulle ha lämnats till honom, måste säljaren när som helst kunna hämta bilen från myndigheten.

Det nu föreslagna förfarandet skall i princip inte användas annat än då köparen har försökt att lämna tillbaka bilen till säljaren i rätt tid men misslyckats på grund av säljarens vägran eller bortovaro. I vissa fall kommer det att bli mycket svårt att avgöra om köparen verkligen gjort något försök att lämna bilen till säljaren. Eftersom ett myndighetsförfarande förutsätter, att köparen får ytterligare någon tid på sig efter den ordinarie ångerfristens utgång, finns det en risk för att köpare, som försuttit ångerfristen, kommer att

missbruka möjligheten att lämna bilen till en myndighet. Det bör därför krävas av köparen att han, när det står klart att bilen måste lämnas till en myndighet, manifesterar sin vilja att frånträda köpet. Detta bör enligt kommitténs mening ske genom att köparen lämnar eller skickar en skriftlig viljeförklaring till säljaren. Härigenom torde risken för missbruk i syfte att förlänga köparens besittning av bilen i det närmaste komma att elimineras. Vid en rättstvist mellan köparen och säljaren bör köparens påstående att han försökt lämna tillbaka bilen inom ångerfristen kunna godtas om han kan visa, att han lämnat eller avsänt skriftlig underrättelse om sin vilja i rätt tid och om inga särskilda omständigheter föreligger, som talar mot påståendet.

4.11.3 *Lämplig myndighet*

Det är viktigt att uppdraget att ta emot "återlämningsbilar" läggs på ett samhällsorgan med spridning över hela landet. De centrala ämbetsverken är bl. a. av denna orsak olämpliga. De myndigheter, som med hänsyn till geografisk spridning och nuvarande arbetsuppgifter kan komma ifråga, synes vara överexekutor, polismyndighet och kronofogdemyndighet.

Konsumentverket föreslog i sin promemoria att överlämnande skulle ske till polismyndighet, något som ligger nära till hands med hänsyn till den geografiska spridningen av sådana myndigheter. I sitt remissyttrande över verkets promemoria avvisade emellertid rikspolisstyrelsen detta förslag. Styrelsen anförde bl. a. att den målmedvetet försöker avlasta polisen sådana arbetsuppgifter, som inte är polisiära eller eljest ligger inom ramen för polisens allmänna samhällsservice. Uppgiften att ta emot bilar som återlämnas har enligt rikspolisstyrelsens uppfattning inte något naturligt samband med polisens övriga verksamhet.

Den aktuella uppgiften är till sin natur mycket likartad uppgiften att mottaga penningbelopp, som nedsättes i allmänt förvar enligt lagen (1927:56) om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar. Sådan nedsättning får ske om borgenär vägrar att ta emot erbjuden betalning av förfallen gäld eller om betalning av sådan gäld inte kan ske på grund av borgenärens bortovaro eller sjukdom eller någon annan av borgenären beroende omständighet. Nedsättning sker hos överexekutor, som finns hos varje länsstyrelse. Det ligger nära till hands att låta överexekutor vara mottagande myndighet också enligt en ångerrättslag. Den omständigheten att överexekutor finns på endast en ort inom varje län utgör dock en beaktansvärd nackdel. Särskilt i glesbygder kan transportsvårigheterna bli så stora, att det i praktiken blir omöjligt att till rimlig kostnad lämna bilen till överexekutors kansli.

Vad beträffar kronofogdemyndigheternas lämplighet som mottagningsmyndigheter kan först konstateras, att det finns ett nära samband mellan överexekutor och kronofogdemyndigheter inom varje län. Kronofogde har att såsom utmätningsman fullgöra vad överexekutor förordnar och han kan förordnas att själv vara överexekutor för särskild förrättning. Uppgiften att mottaga bilar för förvaring enligt en ångerrättslag har visserligen inte något direkt samband med kronofogdemyndigheternas nuvarande arbetsuppgifter, men kan å andra sidan inte heller sägas vara lika artskild från dessa som från polismyndigheternas arbetsuppgifter.

Kronofogdemyndigheternas antal och organisation är föremål för översyn av kronofogdemyndighetsutredningen (Kn 1974:03). Det finns f. n. 81 kronofogdemyndigheter i hela landet. Inom varje myndighets distrikt finns en centralort. Dessutom finns i de flesta distrikt ett antal stationeringsorter. Dessas antal varierar något men uppgår f. n. till ca 100. Av dessa är ca 40 enmansstationeringar. Kronofogdemyndighetsutredningen kommer sannolikt att föreslå en viss minskning av antalet distrikt. Antalet stationeringsorter torde emellertid enligt vad kommittén erfarit inte komma att minskas i nämnvärd utsträckning. Det synes alltså som om kronofogdemyndigheterna med hänsyn till geografisk spridning och övriga arbetsuppgifter är mer lämpade för den aktuella uppgiften än polismyndigheterna och överexekutorerna.

4.11.4 *Köparens tidsfrist för att återlämna bilen genom kronofogdemyndighets försorg*

I avsnitt 4.5 har kommittén föreslagit att köparens tidsfrist för att lämna tillbaka bilen till säljaren skall vara en vecka från det bilen avlämnades till köparen. Det är emellertid tydligt att köparen kan behöva en något längre tid för återlämnandet när han skall använda det alternativa förfarandet. De omständigheter, som tvingar honom att använda detta mer komplicerade förfarande, blir kanske inte kända förrän vid utgången av ångerfristen. För en köpare, som befinner sig långt från närmaste ort med kronofogderepresentation, kan det vara mycket svårt att, sedan han gjort ett misslyckat försök att lämna bilen till säljaren, på kort tid hinna lämna bilen till en kronofogdemyndighet. Eftersom köparen i sådant fall också vållas extra besvär och ibland även kostnader på grund av säljarens förhållande, är det därför rimligt att köparen får en inte alltför kort tid på sig för att lämna bilen till en kronofogdemyndighet. Kommittén föreslår därför att den extra tidsfrist, inom vilken köparen skall lämna bilen till en kronofogdemyndighet, bestäms till en vecka från det han misslyckades med att lämna tillbaka bilen till säljaren.

Behovet av utsträckt tidsfrist gäller endast för det fysiska överlämnandet av bilen. Som framgått av avsnitt 4.11.2 föreslår kommittén, att köparen skall lämna eller skicka en skriftlig underrättelse till säljaren om sin vilja att frånträda köpet när det står klart, att bilen måste lämnas till en myndighet i stället för till säljaren. Denna viljeförklaring kan köparen lämna eller skicka redan samma dag som han gjort det misslyckade försöket att lämna tillbaka bilen till säljaren.

4.11.5 *Handläggningen hos kronofogdemyndighet*

Enligt kommitténs mening skall alternativet att lämna en bil till kronofogdemyndighet användas endast när en köpare vill utnyttja sin ångerrätt men på grund av säljarens förhållande inte kan lämna tillbaka bilen på det normala sättet. Kronofogdemyndigheterna skall ses som ställföreträdande mottagare under förutsättning, att det verkligen är fråga om frånträdande av köp enligt den lag som kommittén föreslår. De får inte utnyttjas som förvaringsinrättningar så snart en köpare vill låta ett bilköp gå åter men inte kan komma överens med säljaren. Detta innebär att kronofogdemyndigheterna skall

avslå framställningar om att få lämna personbilar om det visar sig att ångerrättslagen inte är tillämplig.

Det finns dock en situation, i vilken kronofogdeförfarandet inte bör få användas, trots att kriterierna för lagens tillämpning i och för sig är uppfyllda. Det är då säljaren inte har någon säkerhet alls ställd hos kommerskollegium. Det blir i sådant fall meningslöst att lämna bilen till en kronofogdemyndighet. Köparen måste själv väcka talan mot säljaren om de inte kommer överens. Han skall naturligtvis inte heller lämna bilen direkt till säljaren utan att samtidigt få tillbaka erlagd köpeskilling.

Det måste finnas tillämpningsföreskrifter med anvisningar till ledning för kronofogdemyndigheterna vid deras handläggning av ärenden om mottagande av personbil enligt den lag som kommittén föreslår. Sådana tillämpningsföreskrifter får med stöd av 8 kap. 13 § regeringsformen meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Kommittén vill emellertid i korthet redovisa sin uppfattning om hur kronofogdemyndigheterna bör handla när fråga uppkommer om mottagande av personbil enligt den föreslagna lagen.

Frågan om en kronofogdemyndighet skall ta emot en bil eller inte bör normalt kunna avgöras i samband med att en köpare infinner sig hos myndigheten och begär att få lämna bilen under hänvisning till ångerrättslagens bestämmelser. Den personal hos kronofogdemyndigheterna som skall handlägga dessa ärenden bör alltså kunna fatta beslut efter en enkel kontroll av att vissa formella förutsättningar är uppfyllda. Kontrollen bör gå ut på att konstatera huruvida den säljare, som köparen uppger, har någon säkerhet ställd och om lagen kan vara tillämplig. Huruvida köparen gjort något försök att i rätt tid lämna tillbaka bilen till säljaren är en fråga som kronofogdemyndigheten däremot saknar anledning att ta ställning till.

Kontrollen av att den fysiska eller juridiska person, som uppgivits vara säljare, har någon säkerhet ställd hos kommerskollegium torde kunna göras utan dröjsmål per telefon eller dataterminal. Visar det sig därvid att säkerhet inte finns skall bilen inte tas emot. Förhåller det sig däremot så, att den vid avtalstillfället ställda säkerheten var lägre än vad som föreskrivits kan det diskuteras huruvida bilen bör tas emot eller ej. Rätteligen skall köparen inte heller i detta läge utnyttja ångerrätten och således inte heller kronofogdeförfarandet. Skulle köparen, trots upplysning om sina möjligheter att låta köpet gå åter med åberopande av att köpeavtalet är ogiltigt, stå fast vid sitt beslut att i stället utnyttja ångerrätten, bör bilen få tas emot av kronofogdemyndigheten om övriga förutsättningar härför är uppfyllda. I avsnitt 4.1 har föreslagits att lagen skall vara tillämplig under förutsättning *att* säljaren är näringsidkare inom bilbranschen, *att* köparen är konsument *och att* den köpta varan är en begagnad personbil. Kronofogdemyndigheten bör alltså kontrollera att dessa förutsättningar är uppfyllda. Kontrollen av att säljaren är en näringsidkare, som handlar med begagnade personbilar, kan sägas vara fullgjord i och med att det konstaterats att säljaren har säkerhet ställd hos kommerskollegium. När detta konstaterats återstår alltså för kronofogdemyndigheten att kontrollera att köparen är konsument och att bilen sålts som begagnad personbil.

Kronofogdemyndighetens kontroll av att köparen är konsument torde få inskränka sig till ett konstaterande av att den köpare som uppges inte är en juridisk person. Endast en fysisk person kan vara konsument i lagens

mening. Det bör inte heller vålla kronofogdemyndigheten några problem att kontrollera huruvida det aktuella fordonet sålts som begagnad personbil. Uppgift om hur fordonet registrerats finns i registreringsbeviset. Om detta inte finns tillgängligt kan saken lätt kontrolleras i bilregistret. I allmänhet torde det tydligt framgå av köpehandlingarna eller av omständigheterna huruvida personbilen sålts som fabriksny eller begagnad. I sista hand får det dock anses åligga köparen att visa att bilen sålts som begagnad. Detta kan köparen göra t. ex. genom att förete sitt exemplar av den informationshandling, som enligt vad kommittén föreslagit i avsnitt 4.3 säljaren skall vara skyldig att överlämna när lagen är tillämplig.

När en personbil har tagits emot av en kronofogdemyndighet skall myndigheten utan dröjsmål underrätta säljaren om att så skett. Säljaren måste ha rätt att hämta bilen från myndigheten utan att köparen tillfrågats. Kronofogdemyndigheten måste naturligtvis kontrollera att den lämnar ut bilen till rätt person men skall i övrigt inte företa någon rättslig bedömning av säljarens rätt till bilen. Även köparen måste kunna hämta bilen från myndigheten. Han kan ju ha förlorat en tvist med säljaren eller ingått en förlikning som innebär att han skall behålla bilen.

Omhändertagna bilar skall förvaras på lämplig plats. Det torde inte vara nödvändigt att de förvaras i uppvärmt garage, men de bör förvaras på sådant sätt att de inte riskerar att skadas eller stjälas. Staten är nämligen enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) skyldig att ersätta skada, som vållats genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning. Ansvaret för att fordonet är trafikförsäkrat och att vägtrafikskatten erläggs måste självfallet ligga på den registrerade ägaren (jfr avsnitt 4.13).

Det kan inträffa att ingen av parterna vill hämta ut en bil som tagits emot av en kronofogdemyndighet. Tvisten mellan dem kan av olika anledningar dra långt ut på tiden. För att det inte skall inträffa att en bil blir stående under lång tid med höga garage- och tillsynskostnader som följd, måste vederbörande kronofogdemyndighet ha rätt att efter viss tid besluta att en inlämnad bil skall hämtas av den som lämnat in den. Om denne inte efterkommer ett sådant beslut måste bilen kunna säljas på exekutiv auktion.

4.12 Rätten till inbytesbilen

4.12.1 *Inledning*

Det har bl. a. i avsnitt 4.9 talats om köparens rätt att få tillbaka vad han erlagt av köpeskillingen. Det har därvid bortsetts från det mycket vanliga förhållandet att köparen som delbetalning lämnat en annan begagnad bil. Vid kreditköp motsvarar denna inbytesbil ofta hela eller största delen av kontantinsatsen. Även andra bytesvalutor förekommer.

Det ligger i sakens natur att säljarens accepterande av en bil eller annan vara som betalningsmedel har ett direkt samband med köparens förvärv av en bil från säljaren. I princip är det ju fråga om en bytestransaktion mellan parterna. Näringsidkarens förvärv av inbytesbilen sker alltså under förutsättning att köpet av den bil, för vilken inbytesbilen utgör betalning, verkligen fullföljs. Frågan om vad som bör ske med inbytesbilen när denna förutsättning brister,

därför att köparen utnyttjar sin ångerrätt och kräver att få tillbaka köpeskillingen, är således av stor betydelse.

4.12.2 *Gällande rätt vid hävning*

Det finns i detta sammanhang anledning att i korthet beröra vad som får anses vara gällande rätt beträffande rätten till bytesvalutan när köparen häver köpet på grund av fel i godset. Varken köplagen eller rättspraxis ger något klart svar på denna fråga. När ett köp häves äger säljaren inte återfå godset med mindre han återbetalar vad han erhållit av köpeskillingen men är inte heller skyldig att betala tillbaka köpeskillingen med mindre han återfår godset väsentligen oförändrat och oförminskat (57 § köplagen). Vad som föreskrives om köp gäller i tillämpliga delar även i fråga om byte. Köplagens utgångspunkt är således att vardera parten är skyldig att återbära den prestation som han mottagit. Vid hävning av bilköp, i vilket köpeskillingen delvis utgjorts av en inbytesbil, torde detta innebära, att köparen inte kan vägra att ta tillbaka inbytesbilen om säljaren vill återlämna den och att säljaren inte kan vägra att lämna tillbaka inbytesbilen om köparen kräver detta. En förutsättning är emellertid, att inbytesbilen finns i säljarens besittning vid den tidpunkt då prestationerna skall återbäras och att den är i väsentligen oförändrat skick. Köparen kan inte göra anspråk på bilen gällande mot tredje man. Har säljaren överlåtit bilen måste köparen nöja sig med ersättning för dess värde.

Om inbytesbilen finns kvar i säljarens besittning men den inte är i väsentligen oförändrat skick blir läget ett annat. Köparen kan inte vara skyldig att ta tillbaka bilen om den undergått en påtaglig förändring. Detta är alldeles klart om förändringen är till det sämre, dvs. att bilens värde minskat. Däremot är det något osäkert huruvida köparen äger påfordra eller kan motsätta sig att säljaren lämnar tillbaka en inbytesbil vars värde ökat, t. ex. på grund av en genomgripande reparation. Om köparen kräver att få tillbaka bilen torde han också få ersätta säljaren kostnaderna för den värdehöjande åtgärden. Han torde dock inte vara skyldig att mot sin vilja återta en till det bättre förändrad inbytesbil och betala ersättning för värdehöjningen.

Om säljaren inte kan återlämna inbytesbilen är han skyldig att utge ersättning för dess värde. Härmed avses i första hand det värde parterna kommit överens om när köpeavtalet ingicks. Detta värde är emellertid vid bilaffärer ej sällan fiktivt. Det påverkas ofta av priset på den bil köparen förvärvar. Det är inte ovanligt att säljaren medvetet övervärderar inbytesbilen för att därigenom kringgå bestämmelserna i bilkreditförordningen.

I bilkreditförordningen föreskrivs bl. a. att säljaren inte får utlämna försåld bil med mindre köparen kontant erlagt minst fyrtio procent av priset. Inbytesbilens värde får inräknas i kontantinsatsen. Det är alltså möjligt att kringgå kravet på kontantinsatsens storlek genom att samtidigt höja inbytesbilens värde och priset på den bil som säljs. Om den bil köparen förvärvar kostar exempelvis 20 000 kronor och inbytesbilen anses värd 5 000 kronor måste köparen utöver inbytesbilen erlägga 3 000 kronor för att kontantinsatsen skall nå upp till fyrtio procent av priset. Höjs bilarnas värden till respektive 25 000 kronor och 10 000 kronor, kommer inbytesbilens värde att uppgå till de erforderliga fyrtio procenten utan att mellanskillnaden

ändrats. Sådana förfaranden är dock inte tillåtna och beivras om de upptäcks. Den viktigaste anledningen till övervärdering är dock att konsumenterna i allmänhet har en tendens att tillmäta inbytesbilens formella värdering en betydelse som den inte har. Effekten av en uppvärdering av inbytesbilen kan ju lika gärna uppnås genom en prissänkning på den bil som köps. För köparen är det egentligen av mindre intresse vilket värde inbytesbilen åsättes i och för sig. Det väsentliga för honom bör vara skillnaden mellan den köpta bilens pris och värdet på den bil han lämnar som byte.

Det har tidigare påpekats att det värde parterna åsätter inbytesbilen ofta är högre än vad bilen kan anses vara värd vid en försäljning utan samband med köp av en annan bil. Har säljaren medvetet övervärderat inbytesbilen torde han dock endast i undantagsfall kunna få värderingen ändrad vid en rättslig prövning. Det skulle föra alltför långt att i detta sammanhang redogöra för regler och rättspraxis rörande avtals ogiltighet. Det bör dock framhållas att domstolarna hittills visat stor restriktivitet när det gällt att helt eller delvis ogiltigförklara ingångna avtal. En säljare, som medvetet övervärderat bytesvaran, torde ha mycket små möjligheter att slippa utge ersättning enligt det avtalade värdet på bytesvaran om köpet häves och bytesvaran inte kan lämnas tillbaka. Detsamma gäller om köparens möjligheter att efter hävning få högre ersättning för bytesvaran än vad som motsvarar det avtalade värdet. Den nya generalklausulen i 36 § avtalslagen kan dock komma att påverka rättspraxis, i första hand till konsumenternas fördel (se avsnitt 2.1 och 4.1.1).

4.12.3 *Allmänna reklamationsnämndens och branschens praxis*

Frågan om säljaren är skyldig att lämna tillbaka en bytesvara när köpet hävs eller om köparen i samma situation är skyldig att återta en vara, som han har lämnat i byte, synes inte ha ställts på sin spets i Allmänna reklamationsnämnden. Detsamma gäller frågan om betydelsen av att parterna medvetet över- eller undervärderat bytesvaran. Om det i ett ärende hos nämnden – i vilket köparen anses berättigad att häva köpet – framkommer att köpeskillingen till viss del utgjorts av en bytesvara, brukar nämnden dock rekommendera säljaren att mot återfående av den sålda varan lämna tillbaka bytesvaran. Nämnden anger också ibland, att säljaren bör utge ersättning enligt det avtalade värdet om bytesvaran inte kan återställas till köparen.

Det är svårt att finna belägg för någon utvecklad branschpraxis beträffande förfarandet med inbytesbilar vid hävning. Detta torde bl. a. bero på att frågan om återlämnande av inbytesbilen blir aktuell endast i ett fåtal fall. Köparen har ju också andra sanktioner än hävning att tillgripa vid fel i godset. I de garantibestämmelser för begagnade fordon som tillämpas av bilhandlare anslutna till MRF sägs endast att köparen vid hävning skall återfå köpeskillingen med visst avdrag för användningen av den köpta bilen. Någon klausul som uttryckligen berör rätten till inbytesbilen förekommer inte.

4.12.4 *Lämplig lösning*

Det är tydligt att frågan om rätten till inbytesbilen kommer att aktualiseras oftare än vad som nu är fallet om det införs en lag om ångerrätt. Det synes

därför lämpligt att i ångerrättslagen uttryckligen reglera hur det skall förfaras med inbytesbilen och vilket värde som skall ersättas om den inte lämnas tillbaka till köparen.

Konsumentverket föreslog i sin promemoria att det skulle ligga i säljarens makt att avgöra om inbytesbilen skall lämnas tillbaka till köparen eller ej. Några remissinstanser reagerade häremot och föreslog i stället en ovillkorlig rätt för köparen att få tillbaka inbytesbilen. Som skäl härför anfördes att en köpare, som är beroende av tillgång till bil, kunde finna sig förhindrad att utnyttja ångerrätten om han inte vore säker på att få tillbaka sin tidigare bil utan måste nöja sig med ersättning för dess värde.

En ovillkorlig rätt för köparen att få tillbaka inbytesbilen i väsentligen oförändrat skick skulle samtidigt innebära ett förbud för säljaren att förfoga över bilen till dess ångerfristen löpt ut. Näringsidkarna inom bilbranschen skulle således vara tvungna att hålla alla inbytesbilar i lager under viss tid. De skulle inte heller kunna påbörja arbetet med att iordningställa en inbytesbil så länge risken fanns, att bilen måste återlämnas till köparen. Kostnaderna för lagerhållning och administration skulle öka avsevärt, särskilt hos näringsidkare med stor omsättning. Med hänsyn till att ångerrätten torde komma att aktualiseras i endast ett fåtal fall, sett i förhållande till den totala omsättningen av begagnade bilar, synes det onödigt stelbent och fördyrande att förbjuda näringsidkarna att förfoga över inbytesbilarna innan ångerfristen gått ut. Härtill kommer att en köpare som använder ångerrätten långt ifrån alltid torde vara intresserad av att få tillbaka inbytesbilen. Det kan vara förmånligare för köparen att få ut inbytesbilens värde i kontanter.

Den av konsumentverket föreslagna lösningen ger säljaren frihet att välja om han vill lämna tillbaka inbytesbilen eller ej. Säljarens intresse av att behålla inbytesbilen, trots att köparen frånträder köpet, beror naturligtvis på om han kan räkna med att sälja den med vinst. Av betydelse härvidlag är inte bara vilket inbytesvärde bilen åsatts utan även vilka åtgärder säljaren vidtagit för att höja försäljningsvärdet. Även en mindre men fackmannamässigt utförd förbättringsåtgärd kan höja värdet påtagligt. Bilens värde kan också öka avsevärt redan genom att den saluhålles av en näringsidkare med gott rykte.

Det skulle i och för sig stå i överensstämmelse med köplagens synsätt att föreskriva skyldighet för säljaren att lämna tillbaka inbytesbilen om denna finns kvar i hans besittning i väsentligen oförändrat skick vid den tidpunkt då köpeskillingen skall återbetalas. En sådan regel skulle emellertid innebära att säljaren när köpet ångrades riskerade inte bara att gå miste om eventuell vinst på inbytesbilen utan också att inte få ersättning för sina kostnader för hanteringen av bilen. Samma olägenheter för säljaren uppkommer vid tillämpning av köplagens regler när köparen häver på grund av fel. Det bör dock framhållas, att säljaren då gjort sig skyldig till kontraktsbrott genom att leverera felaktigt gods. Det är därför inte orimligt, att han då får ta de nämnda konsekvenserna. Dessa framstår dock inte som lika rimliga när köparen ångrat sig och frånträder köpet utan att säljaren gjort sig skyldig till kontraktsbrott. Man måste också ha klart för sig att säljaren i praktiken har stora möjligheter att styra utvecklingen till sin fördel även när det är fråga om hävning på grund av fel. Ingenting hindrar honom från att, så snart frågan om att lämna tillbaka inbytesbilen blir aktuell, sälja den eller vidta någon annan

åtgärd, som gör att han får ersätta inbytesvärdet i stället för att lämna tillbaka bilen. Kommittén anser därför att säljaren i enlighet med konsumentverkets förslag skall ha rätt att avgöra om inbytesbilen skall lämnas tillbaka eller ej.

En förutsättning för att köparen skall vara skyldig att återta inbytesbilen måste vara att den är i väsentligen oförändrat skick. Har säljaren vidtagit någon åtgärd, som påverkar bilens utseende eller egenskaper, bör den inte kunna lämnas tillbaka mot köparens vilja. Detta bör gälla oavsett om åtgärden påverkat bilens värde. Endast det förhållandet, att bilen körts en kortare sträcka under den tid som den varit i säljarens besittning, bör dock inte anses påverka dess skick.

Om inbytesbilen inte lämnas tillbaka till köparen skall säljaren utge ersättning för dess värde. Det värde som skall ersättas bör vara det avtalade bytesvärdet. Detta bör betonas genom att klart utsägas i lagen.

4.13 Parternas skyldigheter beträffande registrering, försäkring och skatt

4.13.1 *Anmälan till bilregistret*

Bilregisterkungörelsen (1972:599) innehåller bl. a. bestämmelser om registrering av motordrivna fordon, däribland personbilar, i ett för hela landet gemensamt bilregister. Detta centrala bilregister förs av statens trafiksäkerhetsverk genom automatisk databehandling. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter.

En personbil får inte annat än i vissa undantagsfall, som saknar intresse i detta sammanhang, brukas i Sverige utan att vara registrerad. Ansökan om registrering skall göras av bilens ägare och prövas av länsstyrelse. Beviljas ansökningen utlämnas registreringsskyltar och utfärdas ett registreringsbevis. Det sistnämnda består av fordonsdel och rapportdel. På den senare finns utrymme för anmälan eller ansökan till bilregistret.

Övergår registrerat fordon till ny ägare skall denne inom en vecka från förvärvet anmäla detta till länsstyrelse. Sker äganderättsförändringen genom köp, byte eller gåva är också överlåtaren skyldig att göra anmälan inom samma tid. Anmälan om övergång av äganderätten skall innehålla vissa uppgifter om förvärvaren, överlåtaren och fordonet. Anmälan kan göras av förvärvaren och överlåtaren tillsammans eller var för sig på registreringsbevisets rapportdel eller på någon annan handling.

Den som är registrerad som ägare till ett fordon har ett långtgående ansvar för att det, när det brukas, uppfyller bestämmelserna i fordonskungörelsen (1972:595) om fordons beskaffenhet och utrustning. Om fordonet brukats trots att det var bristfälligt utrustat eller av annan anledning inte fick brukas, måste den registrerade ägaren för att undgå straffansvar visa, att han gjort vad på honom ankommit för att hindra att fordonet brukades.

Den registrerade ägaren är i vissa fall också ansvarig enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603) för hur fordonet brukats, även om han själv inte varit förare. Har fordonet t. ex. stannats eller parkerats i strid mot vissa parkeringsföreskrifter är det den registrerade ägaren som får bära ansvaret härför, såvida det

inte utreds vem som fört fordonet vid det aktuella tillfället eller omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts ägaren genom brott. I den nya lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, som trätt i kraft den 1 april 1977 (SFS 1976:1125), har den registrerade ägarens ansvar skärpts ytterligare i vissa fall. Enligt denna lag är ägaren betalningsansvarig för felparkeringsavgift i samtliga fall utom då omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Enligt vägtrafikkungörelsen kan den registrerade ägaren även dömas till ansvar för brott mot last- och viktbestämmelser om han inte lyckas visa att förseelsen berott på omständighet som han inte kunnat råda över. Han är också ansvarig för att fordonet är trafikförsäkrat och för att vägtrafikskatt betalas (se avsnitt 4.13.2 och 4.13.3).

Det är alltså mycket viktigt att varje ändring av äganderätten till en bil så snart som möjligt anmäls till bilregistret. Många personer har tråkiga erfarenheter av vad det kan föra med sig i form av kostnader och besvär att inte anmäla förvärv eller överlåtelse av en bil. Det förekommer regelmässigt att bilhandlare i samband med en försäljning, vid vilken köparen lämnar en annan bil som dellikvid, åtar sig att ombesörja äganderättsanmälan beträffande båda bilarna. Vissa bilhandlare underlåter emellertid att anmäla förvärvet av inbytesbilen. Följden blir att köparen i registret står antecknad som ägare till båda bilarna, trots att han i verkligheten inte längre äger inbytesbilen.

Det centrala bilregistret har tillkommit för att ge en så korrekt och aktuell information som möjligt om fordonen och äganderättsförhållandena. Många myndigheter, organisationer och enskilda näringsidkare är beroende av aktuell och tillförlitlig information från registret. Detta gäller exempelvis polisen, som dagligen har behov av sådan information, försäkringsbolagen, riksskatteverket, kronofogdemyndigheterna och bilhandlarna. Också för den enskilde bilägarens rättssäkerhet är det av stor vikt att registrets information överensstämmer med verkligheten. Konsumenterna bör därför informeras om att den som överlåter en bil själv skall ombesörja eller kontrollera att överlåtelsen anmäls till bilregistret.

Det förhållandet att ett köp på grund av avtal eller lag är öppet under viss tid medför inte att köparen slipper att fullgöra de skyldigheter, som kan följa med ägandet (jfr vad som anförts om äganderättens övergång i avsnitt 2.2.1). Den som köper en bil skall, liksom säljaren, göra äganderättsanmälan inom en vecka från köpet även om parterna avtalat att köpet skall stå öppet flera veckor. Utnyttjar köparen sin rätt att frånträda köpet skall ny anmälan till bilregistret göras av båda parter.

Vid utformandet av en lagstadgad ångerrätt vid köp av begagnad personbil måste man ta ställning till frågan om anmälan till bilregistret kan undvaras i ångerfallen. För den enskilde konsumenten framstår det antagligen som besvärligt och onödigt byråkratiskt att behöva göra två anmälningar till bilregistret angående en bil, som han endast kort tid har i sin besittning och sedan lämnar tillbaka till säljaren. Man kunde därför överväga att ändra bilregisterkungörelsen på det sättet, att anmälan om förvärv och överlåtelse inte alls behövde göras om köparen frånträdde köpet. En sådan ändring skulle emellertid innebära en allvarlig försämring av bilregistrets kvalitet. En bil skulle kunna säljas och lämnas tillbaka hur många gånger som helst utan att

detta kom till synes i bilregistret. Den ökade osäkerheten beträffande bilregistrets tillförlitlighet skulle försvåra inte bara polisens och andra myndigheters arbete utan också handeln med begagnade bilar. Det synes inte rimligt att sänka bilregistrets kvalitet för att de tämligen fåtaliga konsumenter, som kan förmodas komma att utnyttja ångerrätten, skall slippa göra äganderättsanmälan.

Ett bibehållande av nuvarande regler för äganderättsanmälan behöver inte heller medföra några påtagliga nackdelar för den köpare som utnyttjar ångerrätten. I registret antecknas ny ägare till en bil även om endast en av parterna – överlåtare eller förvärvare – anmält ändringen. Meddelande om att ny ägare till bilen antecknats i registret skickas såväl till anmälaren som till den uppgivne avtalsparten. Hör den senare inte av sig står anteckningen kvar. Detta innebär att det i praktiken är tillräckligt att den ena parten gör en fullständig och riktig anmälan om äganderättsförändringen. Det är den som säljer eller på annat sätt gör sig av med en bil som har det största intresset av att bli avförd som ägare ur registret. Inom bilbranschen är man också noga med att anmäla försäljningarna. Det är anmälan om förvärv som man stundom underlåter att göra. För en köpare som utnyttjar ångerrätten är det alltså särskilt viktigt att se till att han inte står antecknad som ägare till den köpta bilen efter det att den lämnats tillbaka. När det gäller att anmäla köp av en bil är det i allmänhet tillräckligt, att köparen intygar sitt förvärv genom att skriva sitt namn på säljarens överlåtelseanmälan.

4.13.2 *Försäkringsplikten*

Motorfordon som är registrerat här i landet och som ej är avställt skall vara trafikförsäkrat. I 2 § trafikskadelagen (1975:1410) föreskrivs att försäkringsplikten skall fullgöras av fordonets ägare. Den som köper en bil skall alltså se till att bilen är trafikförsäkrad redan från köpet.

Införandet av en ångerrätt för köparen synes inte behöva påverka hans skyldighet att teckna trafikförsäkring. Svenska Försäkringsbolags Riksförbund (SFR) anförde också i sitt remissyttrande över konsumentverkets promemoria att den där föreslagna ångerrätten inte skulle påkalla några väsentliga förändringar i försäkringsbolagens rutiner. Vad SFR anförde är enligt vad kommittén erfarit aktuellt också efter den nu gällande trafikskadelagens tillkomst. En förutsättning för att nuvarande regler om trafikförsäkring skall kunna bibehållas oförändrade vid införandet av en ångerrätt är dock, att gällande bestämmelser om anmälan till bilregistret inte ändras. Om köparen befrias från skyldighet att anmäla äganderättsförändringar till bilregistret i de fall ångerrätten utnyttjas, synes man med hänsyn till kontrollsvårigheterna knappast kunna bibehålla skyldigheten att teckna en från förvärvet gällande trafikförsäkring. Det naturliga vore i så fall att låta säljaren ansvara för att fordonet är trafikförsäkrat till dess ångerfristen gått ut. Kommittén anser dock att en sådan lösning vore olämplig och föreslår därför ingen ändring av bestämmelserna om trafikförsäkring.

4.13.3 *Vägtrafikskatten*

I vägtrafikskattelagen (1973:601) ges bestämmelser om de två särskilda skatter, fordonsskatt och kilometerskatt, som utgår för motorfordon. Den gemensamma beteckningen är vägtrafikskatt. Fordonsskatt utgår i princip för alla motorfordon som är eller bör vara registrerade och som ej är avställda. För skattepliktigt fordon, som är inrättat för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol, såsom brännolja, gengas eller elektricitet, utgår dessutom kilometerskatt.

Både fordonsskatt och kilometerskatt beräknas för varje fordon för en sammanhängande tid av tolv kalendermånader (skatteår) eller för var och en av fyra perioder av helt skatteår (skatteperioder). För personbilar beräknas fordonsskatten regelmässigt för helt skatteår. Skatteårets och skatteperiodernas början och slut beror på det aktuella fordonets registreringsnummer, närmare bestämt på den sista siffran i registreringsnumret. Denna siffra bestämmer också vilken eller vilka månader skatt skall betalas. För en personbil, vars registreringsnummer slutar med exempelvis en etta, löper sålunda skatteåret vad gäller fordonsskatten från den 1 maj till den 30 april och vad gäller kilometerskatten från den 1 april till den 31 mars. Uppbörd av skatt sker – alltjämt under förutsättning att registreringsnumret slutar med en etta – i april av fordonsskatt som beräknats för helt skatteår och i april, augusti, oktober och januari av kilometerskatt och av fordonsskatt som beräknats för skatteperiod. Fordonsskatt erlägges i förskott före ingången av skatteår eller skatteperiod. Kilometerskatten däremot erlägges i efterskott för varje skatteperiod.

Kilometerskatten beräknas med ledning av uppgifter som fordonsägaren skall lämna för varje skatteperiod. I varje kilometerskattepliktigt fordon skall det finnas en särskild apparat för registrering av körsträckan, kilometerräknare. Fordonets ägare skall vid varje skatteperiods slut stämpla en särskild blankett i kilometerräknaren och skicka den stämplade blanketten till trafiksäkerhetsverket.

Skattskyldig är, enligt huvudregeln, den som äger fordonet vid ingången av den kalendermånad under vilken skatten skall betalas. Detta innebär att fordonsskatten för en personbil, vars registreringsnummer slutar med en etta, skall erläggas av den som är registrerad som ägare till bilen den 1 april. Om bilen är försedd med t. ex. dieselmotor skall kilometerskatt erläggas av den som är registrerad som ägare vid ingången av respektive uppbördsmånad april, augusti, oktober och januari. Uppbörden verkställs av trafiksäkerhetsverket och sker genom att den skattskyldige får lösa ett skattekvitto, som skickas mot postförskott. Försändelsen med skattekvittot skall skickas ut senast den 10 i uppbördsmånaden och lösas före månadens utgång.

Under förutsättning att bilen inte är avställd, att föreskriven trafikförsäkring finns, att bilen inte är belagd med körförbud och att förfallna skatter har betalats utfärdas tillsammans med skattekvittot ett kontrollmärke, som skall fästas på bilens bakre registreringsskylt. Av kontrollmärkets färg och den siffra som är tryckt på märket kan man omedelbart avgöra när vägtrafikskatt förfaller till betalning nästa gång. Kontrollmärket har därför betydelse för bilens saluvärde. Om till betalning förfallen fordonsskatt inte erlagts för det innevarande och det närmast föregående skatteåret får fordonet inte

användas.

Länsstyrelse är beskattningsmyndighet för alla fordon, vilkas ägare enligt bilregistret har sin adress inom länet. Det är således länsstyrelse i egenskap av beskattningsmyndighet som fastställer skatten. Vägtrafikskatt påförs normalt fordonet genom automatisk databehandling med ledning av uppgifterna i bilregistret utan att länsstyrelsen direkt beslutar om skattens storlek. Om fordonsägaren inte är nöjd med den skatt som debiterats eller om en person anser att han inte är skattskyldig, skall han påkalla länsstyrelsens beslut om skatten. Genom detta beslut fastställs skatten och först därefter kan beslutet överklagas. I allmänhet handläggs dessa ärenden mycket smidigt på länsstyrelserna. Det räcker ofta med ett enkelt påpekande per telefon eller brev för att länsstyrelsen skall rätta en felaktigt debiterad skatt. Länsstyrelsen är den enda myndighet i första instans som har befogenhet att ändra uppgifter i bilregistret och att ändra en debiterad skatt. Trafiksäkerhetsverket (tidigare bilregisternämnden) svarar för de arbetsuppgifter där automatisk databehandling med fördel kan användas och där beslut med materiell innebörd inte behöver fattas i det enskilda fallet.

Att ett skattepliktigt fordon byter ägare föranleder normalt ingen särskild åtgärd beträffande vägtrafikskatten. Den som förvärvar fordonet bör naturligtvis före förvärvet förvissa sig om att fordonsskatt och eventuell kilometerskatt för de senaste två skatteåren verkligen har erlagts, eftersom fordonet annars inte får brukas. Sker en försäljning tämligen kort tid innan skatt förfaller till betalning bör hänsyn tas till skatten vid den ekonomiska uppgörelsen.

Såsom nämnts är den person, som vid ingången av en uppbördsmånad är ägare till ett fordon, skyldig att betala skatten för fordonet. Från denna regel finns dock tre undantag. Det *första* gäller fordon som blir skattepliktigt. Det är därvid den som ägde fordonet när skatteplikten inträdde, som är skyldig att betala den skatt som påförs på grund av att fordonet blivit skattepliktigt. Det *andra* undantaget avser det fallet, att ytterligare skatt påförs därför att ett fordons beskaffenhet eller användning ändrats. Den som ägde fordonet när registreringsbesiktning på grund av ändrad beskaffenhet skedde eller senast skulle ha skett eller som ägde fordonet när användningen ändrades är också ansvarig för skattens erläggande. Det *tredje* undantaget gäller skatt som påförs genom beslut om efterbeskattning, t. ex. då det uppdagats att ett fordon använts trots att det varit avställt. I sådant fall är den person skattskyldig som ägde fordonet under den tid skatten avser.

Om inget av de tre nu nämnda undantagsfallen föreligger kan det alltså inträffa, att en person påförs fordonsskatten för ett helt skatteår framåt eller kilometerskatt för en förfluten skatteperiod även om han vid uppbörden inte längre äger fordonet. Det spelar formellt ingen roll av vilken orsak han inte längre är ägare till bilen. Han kan t. ex. ha hävt ett köp alldeles i början av uppbördsmånaden.

Emellertid har i vart fall länsstyrelsen i Stockholms län under hand kommit överens med de större säljarna av nya bilar om att dessa i vissa fall skall betala skatten. Det gäller alltså nya bilar, som blir införda i bilregistret i samband med att de säljs och som efter kort tid ågergår till säljaren därför att köparen hävt köpet eller bytt bilen mot ett annat exemplar. Enligt vägtrafikskattelagens bestämmelser är köparen, som ju äger bilen då den införs i registret,

skyldig att betala fordonsskatt för minst en hel kalendermånad, eftersom skatten inte beräknas för kortare tid. Överenskommelsen innebär att länsstyrelsen i sådana fall får debitera säljaren för skatten. En förutsättning härför är förstås att köparen har hört av sig och upplyst om att köpet gått åter. Skulle säljaren trots allt vägra att betala skatten torde länsstyrelsen dock inte ha annat val än att åter debitera köparen. Någon motsvarande överenskommelse har inte träffats och är inte heller aktuell när det gäller begagnade bilar.

Med de regler som gäller för erläggande av vägtrafikskatt kan det naturligtvis inträffa att en bilköpare, som frånträder köpet med stöd av den föreslagna ångerrättslagen, blir skyldig att efter frånträdandet erlägga vägtrafikskatt för det fordon köpet avsåg. Så blir fallet om köpet sker under den sista delen av den månad, som föregår uppbördsmånaden, och äganderättsövergången hunnit bli antecknad i bilregistret den första dagen i uppbördsmånaden. Även om köparen i sådant fall måste kunna återkräva av säljaren vad han betalat, bör det enligt kommitténs mening finnas en möjlighet för köparen att undgå skattskyldigheten. Den underhandsöverenskommelse som länsstyrelsen i Stockholms län träffat med vissa bilförsäljare synes kunna användas som utgångspunkt för en reglering, som undanröjer den nämnda olägenheten utan att rubba vägtrafikskattelagens principer och uppbyggnad. Det synes inte möta något hinder mot att ge beskattningsmyndigheten en formell möjlighet att befria den, som utnyttjat sin ångerrätt, från skattskyldighet för den återlämnade bilen. Kommittén föreslår därför en ändring med denna innebörd i vägtrafikskattelagen.

4.14 Gränsdragningen mellan en lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil och hemförsäljningslagen

För hemförsäljningslagens tillämplighet spelar det ingen roll vilket gods ett köp avser. Avtal om köp av begagnad personbil träffas ibland under sådana betingelser att hemförsäljningslagen blir tillämplig. Om en särskild lag om ångerrätt vid köp av begagnad personbil får gälla samtidigt med hemförsäljningslagen blir följden bl. a. att säljaren i vissa fall måste överlämna två olika informationshandlingar och ångerblanketter till köparen för att köpet över huvud taget skall få civilrättslig verkan. Vidare kan ångerfristerna komma att löpa under olika tider. Ansvaret för bilen kommer i den mån ångerfristerna till någon del löper samtidigt att ligga på säljaren enligt hemförsäljningslagen och på köparen enligt den särskilda ångerrättslagen. Det säger sig självt att ett sådant system skulle vara orimligt.

Det är alltså nödvändigt att på något sätt reglera vilken lag som skall gälla i de fall när båda lagarna kan tillämpas. Antingen får man göra ett uttryckligt undantag för begagnade personbilar i hemförsäljningslagen eller också får man undanta "hemförsäljningsfallen" i den särskilda ångerrättslagen. Av dessa båda alternativ är det första att föredra med hänsyn till att köparen annars inte skulle få den viktiga rätten att använda bilen under ångerfristen i de från ångerrättslagen undantagna fallen.

En konsekvens av att köp av begagnad personbil undantas från hemför-

säljningslagens tillämpningsområde är naturligtvis, att de konsumenter som ingår köpeavtalet utanför säljarens fasta försäljningsställe inte kommer i åtnjutande av det särskilda skydd som hemförsäljningslagen ger. Häremot måste ställas att den särskilda ångerrättslagen ger alla köpare av begagnad personbil ett bättre skydd. Från konsumentskyddssynpunkt torde det därför inte innebära någon egentlig nackdel att köp av begagnad personbil undantas från hemförsäljningslagens tillämpningsområde. Kommittén föreslår därför en ändring i hemförsäljningslagen av denna innebörd.

5 Kommitténs överväganden beträffande en lag om ställande av säkerhet

5.1 Inledning

En lagstadgad ångerrätt vid köp av begagnad personbil måste enligt kommitténs mening kompletteras med en lagstadgad skyldighet för de berörda näringsidkarna att ställa ekonomisk säkerhet (se avsnitt 3.2.3). En lämpligt utformad lagstiftning om skyldighet att ställa säkerhet skulle avsevärt förstärka köparens rätt att få tillbaka erlagd köpeskilling om han ångrar sig. Den skulle också kunna bidra till en sanering av bilbranschen. De som bedriver yrkesmässig bilhandel skulle tvingas framträda som näringsidkare. Härigenom skulle myndigheterna få bättre möjligheter att kontrollera efterlevnaden av gällande författningar och att främja de konsumentpolitiska målsättningar, som riksdagen antagit.

En väl fungerande lagstiftning om ställande av säkerhet kommer att tvinga vissa näringsidkare att ändra sina affärsmetoder eller att upphöra med verksamheten för att undvika att ställda säkerheter tas i anspråk. Det är inget samhällsintresse att skydda bilhandlare som ofta byter försäljningsställe eller som inte fullgör sina köprättsliga skyldigheter eller som underlåter att betala skatter och andra avgifter till det allmänna. Kravet på ställande av säkerhet får dock inte medföra, att seriösa småföretagare slås ut på grund av alltför höga kostnader eller brist på fast egendom och annat, som kan tjäna som pant för en godtagbar säkerhet. Självfallet bör skyldigheten att ställa säkerhet inte heller medföra, att prisnivån på begagnade personbilar stiger nämnvärt eller att samhället åsamkas höga administrationskostnader.

Enligt kommitténs mening måste man av en seriös näringsidkare inom bilbranschen kräva bl. a. att han genom annonsering, skyltning, uppgift i telefonkatalogen m. m. utåt uppträder som en näringsidkare. Rörelsen skall bedrivas kontinuerligt under registrerad firma, i ändamålsenliga lokaler och under i övrigt yrkesmässiga förhållanden. Detta innebär bl. a. att det skall finnas en välordnad bokföring. Ett annat krav, som måste ställas på en seriös bilhandlare, är att han registrerar sig som ägare till alla bilar som han förvärvar. En seriös bilhandlare skall vidare ha antingen en egen bilverkstad eller ett etablerat samarbete med en fristående bilverkstad. Han skall naturligtvis avstå från att till konsumenter sälja fordon, som på grund av skador är trafikfarliga.

En seriös näringsverksamhet inom bilbranschen kan inte bedrivas utan ett visst rörelsekapital. Näringsidkaren måste ha ekonomiska resurser för att kunna bedriva verksamheten på ett effektivt sätt. Utan tillfredsställande

ekonomiska resurser kan han t. ex. inte fullgöra normala garantiåtaganden eller föra en sund inköpspolitik. Ett uppfyllande av de från samhällets och de enskilda konsumenternas sida mest grundläggande kraven på en bilhandlare är också oundgängligen förenat med vissa kostnader. Som exempel på sådana kostnader kan nämnas hyror, räntor och skatter. Det torde också vara nödvändigt att ha någon person anställd, åtminstone på deltid.

För att täcka kostnaderna och för att få en rimlig avkastning på eget kapital och egen arbetsinsats erfordras en viss försäljningsvolym. Det torde i normalfallet inte vara möjligt att bedriva en seriös näringsverksamhet inom bilbranschen om inte försäljningssumman uppgår till åtminstone en miljon kronor per år. Beloppet motsvarar en årlig försäljning av etthundra bilar à 10 000 kronor. En försäljning av denna omfattning anses som mycket låg inom branschen. Det kan nämnas att genomsnittspriset för en begagnad personbil enligt MRF:s beräkningar var ca 16 000 kronor i januari 1977.

De krav, som enligt kommitténs mening bör ställas på en seriös bilhandlare, överensstämmer i huvudsak med de krav som länsstyrelserna, enligt anvisningar från trafiksäkerhetsverket, bör ställa för att bevilja saluvagnslicens för den som yrkesmässigt bedriver handel med motordrivna fordon. Med saluvagnslicens avses licens för brukande av oregistrerat eller avställt fordon (38 § bilregisterkungörelsen). Enligt trafiksäkerhetsverkets anvisningar skall det för att sådan licens skall beviljas bl. a. krävas, *att* sökanden har inregistrerad firma för sin rörelse, *att* firman och dess innehavare är välrenommerade *och att* rörelsen bedrivs under fast affärsadress och har viss omfattning. För att den som säljer enbart begagnade bilar skall beviljas saluvagnslicens krävs normalt att försäljningen uppgår till 300 bilar per år.

Kommittén föreslår en lag om ställande av säkerhet som i vissa delar har utformats efter mönster av resegarantilagen. Säkerhet skall enligt förslaget normalt utgöras av en betalningsutfästelse som har utfärdats av en bank eller ett försäkringsbolag. Betalningsutfästelsen skall fullgöras vid anfordran för att kunna godtas som säkerhet. Säkerheten skall ställas hos kommerskollegium, som också skall vara beslutande myndighet enligt lagen. Kollegiet skall bl. a. bestämma hur stor säkerhet, som varje bilhandlare skall ställa, och pröva ärende om ianspråktagande av ställd säkerhet. Att kommittén valt kommerskollegium för dessa arbetsuppgifter beror på att kollegiet redan har erfarenhet av liknande arbetsuppgifter enligt resegarantilagen. Härtill kommer att kollegiet är tillsynsmyndighet enligt bilkreditförordningen. Hos kommerskollegium finns därför redan kunskaper om den yrkesmässiga handeln med personbilar.

Vilken inverkan ett krav på ställande av säkerhet kan komma att få på konkurrensförhållandena inom bilbranschen och på prisnivån för begagnade personbilar beror på många faktorer. Av särskild betydelse kommer att vara hur lätt eller svårt det blir för olika kategorier av näringsidkare att förmå banker och försäkringsbolag att utfärda betalningsutfästelser och hur mycket sådana utfästelser normalt kommer att kosta. Möjligheterna att uppnå de önskvärda effekterna kommer alltså att i hög grad bero på hur stora säkerheter som kommerskollegium kommer att kräva av näringsidkarna.

5.2 Säkerhetens storlek

Säkerhetens storlek måste i princip relateras till varje näringsidkares förväntade försäljning. Det måste dock finnas en nedre beloppsgräns, som antingen inte får underskridas alls eller som får underskridas endast när särskilda skäl föreligger. Det lägsta beloppet bör väljas så att seriösa och ansvarskännande näringsidkare inte hindras från att fortsätta sin verksamhet även om deras omsättning är låg. Å andra sidan bör beloppet vara tillräckligt högt för att säkerställa säljarens förmåga att i ångerfall betala tillbaka erlagd köpeskilling.

Konsumentverket föreslog i sin promemoria att säkerheten skulle uppgå till minst 50 000 kronor och att tillsynsmyndigheten skulle äga rätt att medge lägre belopp om särskilda skäl förelåg. Konsumentverkets förslag mottogs övervägande positivt av remissinstanserna. Enligt kommitténs mening bör dock det lägsta beloppet med hänsyn till penningvärdets förändring bestämmas till 60 000 kronor.

Även en näringsidkare med så låg försäljningssumma som ca en miljon kronor per år torde normalt kunna erbjuda tillräcklig pantsäkerhet för att få en betalningsutfästelse på 60 000 kronor från en bank eller ett försäkringsbolag. Kostnaden för en sådan utfästelse torde inte komma att påverka bilpriserna (se vidare avsnitt 5.3).

Det nu föreslagna minimibeloppet kan synas alltför lågt för att man skall erhålla den sanerande effekt som kommittén eftersträvar. Många av de näringsidkare, som inte motsvarar kraven på en seriös och ansvarskännande näringsidkare, torde i och för sig ha tillräckliga ekonomiska resurser för att kunna ställa säkerhet för betydligt högre belopp. Säkerhetskravets sanerande inverkan torde emellertid i högre grad komma att bero på andra faktorer än beloppets storlek. Såsom framhållits kommer redan kravet på att säkerhet skall ställas att tvinga näringsidkarna att välja mellan att antingen öppet framträda som näringsidkare och därmed underkasta sig de regler som gäller – t. ex. beträffande bokföring, erläggande av skatt och avgifter osv. – eller att bedriva bilhandel "i smyg" och riskera upptäckt och påföljd. Risken för upptäckt ökar naturligtvis med en aktiv marknadsföring. Ett genomförande av den föreslagna lagstiftningen om ställande av säkerhet kommer alltså att ge olika myndigheter bättre möjligheter att överblicka den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar och att vidtaga åtgärder mot uppkommande missförhållanden.

En annan omständighet, som kommer att få betydelse för saneringseffekten, är bankernas och försäkringsbolagens krav på pantsäkerheter för att utfärda betalningsutfästelser. En näringsidkare som bedöms som "riskabel" kommer att behöva ställa fullgod pant för hela eller största delen av det belopp som skall säkerställas. Han kommer att behöva binda mer kapital än en näringsidkare, som har rykte om sig att vara seriös och som bedriver sin verksamhet med långsiktig inriktning. I och med att en näringsidkare tvingas binda kapital för betalningsutfästelsen torde hans eventuella benägenhet att sälja dåliga bilar till för höga priser och att försöka undandra sig säljaransvar minska. Han riskerar ju annars att få ett stort antal ångerfall i sin verksamhet. Härigenom ökar risken för att säkerheten kommer att tas i anspråk. Dessutom kommer hans kreditmöjligheter att försämras om säkerheten

måste användas.

Säkerhetens minimistorlek är naturligtvis inte utan betydelse för saneringen av bilbranschen. Särskilt i de större städerna finns det ett varierande men tämligen stort antal bilhandlare, som saknar eget kapital och som bedriver verksamheten enligt principen "ur hand i mun". För sådana näringsidkare torde det i allmänhet vara svårt att uppfylla även ett så lågt krav som 60 000 kronor i säkerhet.

Beloppet 60 000 kronor bör normalt räcka till att återbetala köpeskillingarna för tre eller fyra bilar. Genomsnittspriset för en begagnad personbil är som tidigare angivits för närvarande ca 16 000 kronor. Många bilar säljs också på kredit, vilket innebär att köparen inte har hunnit erlägga hela köpeskillingen när han utnyttjar sin ångerrätt. Det föreslagna minimibeloppet 60 000 kronor torde därför utgöra en rimlig säkerhet när det gäller bilhandlare med liten årlig försäljning.

Kommerskollegium bör ha möjlighet att i undantagsfall medge lägre säkerhet än 60 000 kronor. En tänkbar anledning till att den föreslagna minimigränsen bör underskridas är att en näringsidkare kan visa, att han vid sidan av annan verksamhet, t. ex. verkstadsrörelse, bedriver en mycket begränsad men välskött handel med begagnade personbilar.

Säkerheten måste givetvis uppgå till högre belopp vid högre försäljningssummor. Vid bedömningen av vad som är ett lämpligt belopp för en viss näringsidkare bör hänsyn tas inte bara till försäljningssumman utan också till den ekonomiska ställningen i stort. Kommerskollegium bör ha fria händer att låta realvärden, likviditet, skuldsättning o. d. påverka beloppets storlek. Normalt torde säkerheten dock inte behöva uppgå till mer än några procent av försäljningssumman per år. En lämplig utgångspunkt synes vara att den ställda säkerheten skall uppgå till ca tre procent av den årliga försäljningssumman. Säkerheten skulle med denna utgångspunkt inte behöva överstiga 60 000 kronor förrän försäljningssumman översteg två miljoner kronor. En förutsättning är dock att det rör sig om väl etablerade näringsidkare, som inte kan förväntas få många ångerfall och vars ekonomiska ställning är tillfredsställande. Vid högre försäljningssummor skulle säkerheten med den angivna utgångspunkten öka med 30 000 kronor för varje miljontal kronor som försäljningssumman ökar. Vid en försäljning på tio miljoner kronor skulle säkerheten alltså normalt uppgå till ca 300 000 kronor.

För näringsidkare med stora försäljningssummor kan det belopp som skall säkerställas naturligtvis bli mycket högt om man konsekvent håller fast vid att säkerheten skall uppgå till en viss procent av försäljningssumman. Det synes därför rimligt att kommerskollegium vid sin prövning sätter ett "tak" vid en försäljning, som uppgår till omkring tio miljoner kronor. De näringsidkare, som har så stor försäljning enbart av begagnade personbilar, torde i allmänhet inte utgöra någon riskfaktor vad gäller köparnas möjligheter att få tillbaka köpeskillingen i ångerfall.

5.3 Näringsidkarnas kostnader för att ställa säkerhet

För att utfärda betalningsutfästelser för näringsidkare, t. ex. resebyråer, tar affärsbankerna dels en uppläggningsavgift, som uppgår till 150 kronor, dels

en årlig provision på en procent av högsta ansvarsbelopp. Det är att märka att bankerna för att ikläda sig betalningsansvar kräver fullgod pant för hela säkerhetsbeloppet. För mindre näringsidkare, som saknar fast egendom eller nämnvärda anläggningstillgångar, kan kravet på fullgod pant för hela säkerhetsbeloppet vara svårt eller omöjligt att uppfylla. Försäkringsbolagen har större möjligheter än bankerna att utfärda betalningsutfästelser utan krav på fullgod pant för hela säkerhetsbeloppet.

Ett försäkringsbolag, som har utfärdat en stor del av de betalningsutfästelser som utgör säkerheter enligt resegarantilagen, kräver för att teckna s. k. arrangörsgaranti för en researrangör fullgod pant – normalt i form av bankgaranti – för minst 50 % av det belopp bolaget säkerställer. Researrangören får betala en årlig expeditionsavgift på 1 000 kronor samt fyra procent per år på det belopp som inte täcks av pant. För det belopp som täcks av panten tar försäkringsbolaget ingen särskild ersättning. Försäkringsbolaget gör självfallet en riskbedömning i varje enskilt fall och utfärdar inte någon betalningsutfästelse om näringsidkaren bedöms ha alltför små utsikter att kunna fullgöra sina åtaganden.

Ett annat försäkringsbolag, som specialiserat sig på kreditförsäkringar av nu aktuellt slag, främst till byggnadsföretag, tar en årlig avgift på en till två procent av säkerställt belopp. Kravet på fullgod pant varierar, enligt vad som upplysts, från fall till fall. Bedömer försäkringsbolaget risken som liten för att säkerheten skall komma att tas i anspråk kan det helt avstå från pant. (De uppgifter som lämnats beträffande avgifter för betalningsutfästelser hänför sig till januari 1977).

Näringsidkarnas kostnader för att ställa säkerhet av det slag som kommittén föreslår kan mot bakgrund av vad nu anförts beräknas komma att uppgå till mellan två och fyra procent av säkerställt belopp. Kostnader av denna storleksordning torde inte kunna påverka priserna på begagnade bilar under förutsättning att man, såsom kommittén föreslagit i avsnitt 5.2, i normalfallet bestämmer säkerhetens belopp till tre procent av försäljningssumman. Även om man utgår från en så hög kostnad som fem procent av det säkerställda beloppet och detta uppgår till tre procent av försäljningssumman, blir kostnaden inte större än 0,15 % av försäljningssumman (ex.: försäljningssumman 2 000 000 kr., säkerheten 3 % därav = 60 000 kr.; kostnad 5 % av säkerheten = 3 000 kr., vilket är 0,15 % av 2 000 000 kr.). Man synes alltså inte behöva befara någon nämnvärd höjning av priserna på begagnade bilar till följd av kravet på ställande av säkerhet.

5.4 Säkerhetens ianspråktagande

Kommittén har i avsnitten 4.9 och 4.10 redogjort för huvuddragen i de regler, som föreslås om köparnas rätt att ta ställda säkerheter i anspråk. Förslaget är utformat med utgångspunkt i uppfattningen att det, i händelse av tvist rörande köparens rätt att frånträda köpet eller hans skyldighet att betala ersättning för en skada på bilen, bör ankomma på *säljaren* att ta initiativ till en rättslig prövning av tvisten. Enligt kommitténs mening bör alltså den legala presumtionen vara, att köparen har rätt att frånträda köpet och att bilen är oskadad när den lämnas tillbaka till säljaren. Vill säljaren hävda motsatsen

och kan parterna inte enas, skall säljaren inom viss tid väcka talan mot köparen.

Som framgår av avsnitt 4.10 föreslår kommittén att säljarens tidsfrist för att komma överens med köparen eller väcka talan mot honom bestämmes till två veckor från det bilen lämnades tillbaka till säljaren. Har köparen varit tvungen att lämna bilen till en kronofogdemyndighet, bör tidsfristen vara två veckor från det säljaren delgavs underrättelse om att bilen lämnats där. Om säljaren vid tvåveckorsfristens utgång inte har återbetalat erlagd köpeskilling eller så mycket därav som parterna kommit överens om och inte heller väckt talan mot köparen, skall denne enligt kommitténs förslag ha rätt att ta den av säljaren ställda säkerheten i anspråk.

Vid en köprättslig tvist, t. ex. beträffande fel i godset, i vilken parterna inte kan komma överens, är det vanligen köparen som måste ta initiativet till en rättslig prövning av tvisten. Innan köparen tar detta initiativ, måste han överväga om hans egen ståndpunkt är rättsligt hållbar, om han har möjlighet att styrka sina påståenden i en rättegång och om tvisteföremålets värde motiverar det besvär och den risk för kostnader som ett rättegångsförfarande normalt innebär. De flesta konsumenter saknar möjlighet att själva bedöma rättsläget vid en köprättslig tvist. Osäkerheten beträffande rättsläget, risken för kostnader och det obehag som en tvist i allmänhet för med sig, torde avhålla många konsumenter från att ens försöka hävda sina rättigheter mot en säljare, som har brustit i sina åtaganden och som intar en omedgörlig attityd. Säljaren å sin sida kan i allmänhet avvakta köparens åtgärder. Om säljaren är osäker på utgången av en rättslig prövning, kan han vänta med att gå med på köparens krav eller försöka nå en uppgörelse i godo, tills det visat sig om köparen verkligen väcker talan. Med de regler som kommittén föreslår blir det i de tvister, som kan uppkomma i samband med tillämpningen av ångerrättslagen, i stället säljaren, som måste göra den ofta svåra bedömningen om det är befogat att påkalla en rättslig prövning.

Det har i det föregående talats om köparens rätt att ta ställd säkerhet i anspråk när han frånträtt köpet med stöd av ångerrättslagen. Säkerhet måste emellertid också kunna tas i anspråk när köparen påkallat köpets återgång med åberopande av att säljaren inte uppfyllt ångerrättslagens krav för att köpeavtal alls skall bli gällande mot köparen. Såsom framgår av avsnitt 4.3 föreslår kommittén att säljaren skall vara skyldig att, senast när bilen avlämnas till köparen, överlämna viss information. Följden av att säljaren underlåter att göra detta skall enligt kommitténs förslag vara, att köpeavtalet inte blir gällande mot köparen.

Kommittén föreslår vidare, att ångerrättslagen skall innehålla en bestämmelse, enligt vilken köpeavtalet inte blir gällande mot köparen om inte säljaren vid avtalstillfället har föreskriven säkerhet ställd hos kommerskollegium (jfr avsnitt 4.3). Själva ogiltighetssanktionen skulle komma att i det närmaste sakna praktisk betydelse om köparen inte skulle få ta ställd säkerhet i anspråk när säljaren underlåtit att lämna den föreskrivna informationen eller haft för låg säkerhet ställd. Säljaren skulle också lätt kunna göra en ställd säkerhet oåtkomlig genom att låta bli att lämna informationshandling till en köpare, som kunde förmodas komma att utnyttja ångerrätten.

En viktig fråga är vilken myndighet, som bör ha ansvaret för beslut om ianspråktagande av säkerhet. Enligt resegarantilagen skall ärende om

ianspråktagande av säkerhet som ställts av researrangör prövas av en särskild nämnd, resegarantinämnden. Dennas beslut om utbetalning verkställs av kommerskollegium. Anledningen till att man i resegarantilagen valt denna konstruktion är att frågan, huruvida och med vilket belopp en resegaranti skall få tas i anspråk, ofta kräver ett beslut som inrymmer svåra skälighetsbedömningar. Det kan t. ex. vara tveksamt om en resenärs situation är sådan, att säkerheten får tas i anspråk. Det kan också vara fråga om att uppskatta värdet av de förmåner, som en resenär gått miste om.

Med de regler som kommittén föreslår kommer den prövning, som måste föregå beslut om ianspråktagande av säkerhet, att bli mycket begränsad. Någon skälighetsbedömning kommer inte att bli aktuell utan prövningen kommer att bestå i en kontroll av att vissa formella förutsättningar är uppfyllda. Den som begär att ställd säkerhet skall få tas i anspråk måste naturligtvis uppge sitt namn, säljarens namn och adress, köpeskillingens storlek och andra liknande uppgifter. Om ansökningen grundar sig på att köpet frånträtts med stöd av ångerrättslagen måste sökanden dessutom visa vilken dag han lämnat bilen till säljaren eller till en kronofogdemyndighet. I det senare fallet måste han också visa att säljaren har delgivits underrättelse om att bilen lämnats till myndigheten. Grundas ansökningen däremot på att köpeavtalet inte är gällande mot köparen därför att säljaren inte lämnat den obligatoriska informationen eller inte haft föreskriven säkerhet ställd för sig, skall sökanden i stället visa att han underrättat säljaren om att han påkallar köpets återgång.

Innan beslut fattas om att en säkerhet skall få tas i anspråk måste köparens begäran om ianspråktagande delges säljaren. Denne måste ju beredas tillfälle att visa, att hinder mot ianspråktagande föreligger. Detta kan han göra endast genom att visa att erlagd köpeskilling har återbetalats eller att talan mot köparen väckts i rätt tid, dvs. i normalfallet inom två veckor från det bilen lämnades tillbaka. Visar inte säljaren att betalning skett eller att talan väckts i rätt tid, skall säkerheten få tas i anspråk. Dock bör avräkning få ske för den ersättning som säljaren har rätt till. Beräkningen av denna ersättning måste ske på grundval av parternas egna uppgifter och de anvisningar, som enligt kommitténs förslag skall utarbetas (jfr avsnitt 4.6).

Det bör alltså bli tämligen enkelt att avgöra om en ställd säkerhet skall få tas i anspråk. Utredningen skall tillhandahållas av parterna och det kommer med kommitténs förslag inte att finnas utrymme för någon diskretionär prövning. Sådana frågor som kan vålla problem av juridisk art, t. ex. om köparen försuttit ångerfristen eller om han skall betala ersättning för skada på bilen, skall avgöras av domstol. Det synes därför inte finnas behov av en särskild nämnd av samma slag som resegarantinämnden. Enligt kommitténs mening skulle det inte heller vara lämpligt att låta en särskild nämnd avgöra de tvistefrågor, som eljest skulle hänskjutas till domstolsprövning. Det rör sig här inte om ett ämnesområde som kräver specialkunskaper av ett slag som saknas i de allmänna domstolarna. Tvärtom kan man anta att det ofta kommer att bli fråga om att lösa juridiska problem av den art, som de allmänna domstolarna normalt handlägger.

Kommittén anser att kommerskollegium utan olägenhet självt kan fatta beslut om säkerhets ianspråktagande och att någon särskild nämnd därför inte behövs.

5.5 Kontrollen

För att en lag om skyldighet att ställa säkerhet skall vara ägnad att trygga konsumenternas rätt krävs en effektiv kontroll av att lagen efterlevs. Kontrollen måste avse både att de berörda näringsidkarna ställer säkerhet och att säkerheterna kontinuerligt uppgår till föreskrivna belopp.

Det är svårt att bedöma hur många som yrkesmässigt säljer begagnade personbilar till konsumenter. Omkring 1 000 näringsidkare är föremål för kommerskollegiets kontroll enligt bilkreditförordningen. Härtill kommer omkring 1 500 näringsidkare, vilka biträtt en av regeringen godkänd överenskommelse, enligt vilken de skall följa motsvarande regler som bilkreditförordningen innehåller. Kontrollen av att dessa näringsidkare följer överenskommelsen utövas av MRF, i vilken organisation de i allmänhet är medlemmar. De omkring 2 500 näringsidkare som alltså är kända hos kommerskollegium eller MRF svarar otvivelaktigt för den absoluta huvuddelen av försäljningen av begagnade personbilar från näringsidkare till konsumenter. Beträffande dessa näringsidkare kommer det i vart fall inte att råda någon tveksamhet i frågan om skyldigheten att ställa säkerhet.

Det torde emellertid finnas ytterligare ett stort antal fysiska och juridiska personer, som yrkesmässigt säljer begagnade personbilar till konsumenter. Ett tecken på att så är fallet är att det finns ett avsevärt större antal s. k. flytande trafikförsäkringar än vad som motsvaras av antalet kända näringsidkare som säljer begagnade personbilar. För undvikande av missförstånd bör påpekas att försäljning av fabriksnya personbilar inte torde förekomma annat än tillsammans med försäljning av begagnade personbilar. Att en trafikförsäkring är flytande innebär, att försäkringen inte avser något bestämt fordon med visst registreringsnummer utan endast det antal fordon som försäkringstagaren äger vid varje tidpunkt under försäkringsavtalets giltighet. Försäkringsformen är avsedd för dem som bedriver handel med sådana motordrivna fordon, för vilka trafikförsäkring är obligatorisk. Denna försäkringsform är ekonomiskt fördelaktig redan vid en så liten försäljning som ca tio bilar per år. Man torde kunna förutsätta, att de som kommer att beröras av en lag om ställande av säkerhet med få undantag har tecknat avtal om flytande trafikförsäkring för de bilar som de handlar med.

Avtal om flytande trafikförsäkring antecknas i det centrala bilregistret. Det finns omkring 9 300 sådana avtal antecknade där. I denna summa ingår dock ett antal filialföretag, som inte är självständiga juridiska personer men som i bilregistret har tilldelats eget företagsnummer. Om man bortser från dessa filialföretag kan antalet flytande försäkringar enligt bilregistrets bedömning uppskattas till mellan 7 500 och 8 000. Av dessa är emellertid långt ifrån alla tecknade av näringsidkare, som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter. Många flytande försäkringar har tecknats av näringsidkare, som handlar med andra slag av motordrivna fordon. Hit hör t. ex. motorcyklar, mopeder och snöskotrar. Vidare torde de som bedriver biluthyrning ofta ha flytande trafikförsäkring. Det finns också inom andra branscher företag, som använder flytande trafikförsäkring för sina fordon, trots att de normalt inte bedriver handel med dem. Antalet avtal om flytande trafikförsäkring är emellertid så stort, att man också med beaktande av vad nu sagts måste dra slutsatsen, att det finns betydligt fler näringsidkare, som

saluhåller begagnade personbilar till konsumenter, än de omkring 2 500 som är kända hos kommerskollegium och MRF.

Inom MRF har man uppskattat antalet fysiska eller juridiska personer, som bedriver yrkesmässig handel med begagnade personbilar och som inte är medlemmar i förbundet, till ett par tusen. I denna summa ingår de näringsidkare, som är föremål för kommerskollegiets kontroll enligt bilkreditförordningen. MRF:s uppskattning är dock mycket osäker. Den grundar sig huvudsakligen på en undersökning av bilhandeln i Stockholms- och Göteborgsområdena. Uppskattningen avser endast sådana näringsidkare som i sina kontakter med konsumenterna tydligt uppträder som näringsidkare, t. ex. genom regelbunden annonsering under firmanamn. Man är inom MRF medveten om att det dessutom finns ett obekant antal personer, vilka är att betrakta såsom näringsidkare men inte framträder som sådana.

De näringsidkare, som inte är kända vare sig hos kommerskollegium eller MRF, torde svara för en mycket begränsad del av omsättningen inom bilbranschen. De är dock inte oviktiga från konsumenternas synpunkt. Det torde huvudsakligen röra sig om fysiska personer, som bedriver sin näringsverksamhet från tillfälliga lokaler eller från sin bostad. Många av dem torde ägna sig åt bilhandel endast periodiskt eller som bisyssla.

Det är självfallet inte möjligt att skapa ett absolut säkert kontrollsystem, som skulle göra det möjligt att vid varje tidpunkt konstatera vilka som bedriver yrkesmässig handel med begagnade personbilar och vilka av dessa som inte har föreskriven säkerhet ställd. Ett skäl härtill är att begreppet näringsidkare inte är entydigt. Näringsidkare är, såsom framhållits i avsnitt 4.1.1, "varje fysisk eller juridisk person, som yrkesmässigt driver verksamhet av ekonomisk natur". En fysisk person är inte näringsidkare därför att han säljer en bil, som han använt för privat bruk. Det spelar ingen roll om han gör en vinst på försäljningen. Om han under en viss tidsrymd gör flera bilaffärer ökar sannolikheten för att han skall anses bedriva näringsverksamhet inom bilbranschen. Detsamma gäller om han lägger ned arbete och kostnader på de bilar som han köper. Det går emellertid inte att med krav på generell giltighet säga när han övergår från att vara en "privat" säljare till att vara näringsidkare. Denna gränsdragning måste göras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Klart är emellertid, att han kan vara näringsidkare när han säljer bilar, även om han inte har bilförsäljning som huvudsaklig inkomstkälla.

Även om ingen kontroll kan bli hundraprocentigt effektiv torde det dock vara möjligt att få till stånd en tillfredsställande övervakning till en rimlig kostnad. Genom att utnyttja den information som finns i det centrala bilregistret bör man kunna upptäcka många av de näringsidkare, som hittills undgått uppmärksamhet från kommerskollegiets sida. Bilregistret innehåller bl. a. information om namn och adress på den senast anmälde ägaren och de två närmast föregående ägarna till en viss bil. Man kan ur registret få upplysning om en persons aktuella bilinnehav. Det går också att få information om hur många bilar en person varit ägare till under en viss förfluten tidsperiod. Registret innehåller vidare information om vilka personer som har flytande försäkring och vilka personer som beviljats saluvagnslicens, dvs. licens för brukande av avställt eller oregistrerat fordon.

Möjligheterna att via bilregistret upptäcka även näringsidkare med obetydlig försäljning beror emellertid i hög grad på i vilken omfattning äganderättsförändringar verkligen anmäls. Som framhållits i avsnitt 4.13.1 förekommer det brister härvidlag. Vissa bilhandlare underlåter helt eller delvis att anmäla egna förvärv till registret. Genom att kombinera kontrollverksamheten med information till konsumenterna om vikten av att äganderättsförändringar anmäls till bilregistret bör man kunna uppnå att många av de näringsidkare, som inte anmäler sina egna förvärv, upptäcks.

Kommerskollegium skall också granska de olika näringsidkarnas räkenskaper och bestämma lämpligt belopp för den säkerhet var och en skall ställa. Det stora antalet näringsidkare på marknaden gör att det inte kan bli fråga om någon detaljgranskning av varje näringsidkares räkenskaper. Något sådant torde inte heller vara nödvändigt för att fastställa lämpliga säkerhetsbelopp. För det stora flertalet näringsidkare torde det vara fullt tillräckligt med en tämligen grov uppskattning av den troliga försäljningen under en viss tidsperiod. En närmare granskning av enskilda näringsidkares ekonomiska förhållanden kan vara motiverad i vissa fall, t. ex. vid nyetablering eller då det finns skäl att antaga att omsättningen är betydligt större än vad näringsidkarens uppgifter och först infordrade skriftliga material ger vid handen. Kollegiet bör därför ha möjlighet att vid vite förelägga näringsidkare att lämna de uppgifter som behövs för att kollegiet skall kunna bestämma ett lämpligt belopp för säkerheten. Kommerskollegium torde dock inte behöva lägga ned stora ansträngningar på att infordra utredning från en näringsidkare, som inte vill samarbeta. Kommitténs förslag hindrar nämligen inte kollegiet från att i sista hand skönsmässigt besluta om viss säkerhet, dvs. ett slags "skönstaxering" av näringsidkaren. Därigenom tvingas denne att själv prestera erforderligt beslutsunderlag i samband med ett överklagande eller en begäran om nytt beslut.

En stor del av kontrollen bör kunna anförtros någon näringsidkarorganisation. Så skulle t. ex. kunna ske genom att MRF fick tillstånd att ställa kollektiv säkerhet för sina medlemmar, något som förbundet förklarat sig berett att göra. I så fall borde även andra näringsidkare tillåtas att gå samman om en kollektiv säkerhet eller att efter viss prövning ansluta sig till MRF:s avtal utan att bli medlemmar i förbundet. Härigenom skulle man också uppnå den fördelen att ställandet av säkerhet blev billigare för varje deltagande näringsidkare. Kommerskollegiets kontrollverksamhet skulle genom en sådan ordning kunna koncentreras på ett begränsat antal näringsidkare.

För att kommerskollegium skall kunna administrera lagen på ett enkelt sätt behövs det tillämpningsföreskrifter till ledning för näringsidkarna. Sådana föreskrifter bör innehålla anvisningar om t. ex. vilka uppgifter som skall lämnas till kollegiet och hur de skall lämnas. Vidare behöver näringsidkarna kunna bedöma hur stor säkerhet som i normalfallet skall ställas vid olika försäljningsnivåer. Sådana tillämpningsföreskrifter får med stöd av 8 kap. 13 § regeringsformen meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Det effektivaste sättet att förmå även de i dag "dolda" näringsidkarna att ställa säkerhet torde vara att göra detta till en konkurrensmässig fördel. Kommitténs förslag att ett köpeavtal inte skall vara gällande mot köparen om

säljaren inte har säkerhet ställd med föreskrivet belopp utgör ett steg i denna riktning. Genom den föreslagna regeln kommer det att innebära en ekonomisk risk att sälja bilar till konsumenter utan att ha säkerhet ställd. Köparen kan ju i sådant fall låta köpet gå åter efter det att den vanliga ångerfristen gått ut.

Det krävs emellertid flera åtgärder för att näringsidkarna skall finna det fördelaktigt att ställa säkerhet. En förutsättning är att konsumenterna verkligen informeras om vikten av att köpa begagnad personbil av näringsidkare som har säkerhet ställd. Uppgiften att sprida sådan information torde i första hand vara en angelägenhet för konsumentverket och för bilägarnas organisationer. Även den organiserade bilhandeln torde ha ett starkt intresse av att öka konsumenternas medvetenhet om vad som krävs av näringsidkarna. En annan förutsättning för att det skall bli en fördel att ha säkerhet ställd är att näringsidkarna på ett enkelt sätt kan visa att de fullgjort sin skyldighet. Näringsidkarnas intresse av att kunna visa detta sammanfaller med konsumenternas intresse av att snabbt och enkelt kunna kontrollera att en viss näringsidkare har säkerhet ställd.

Konsumentverket föreslog i sin promemoria, att man i det centrala bilregistret skulle införa uppgift om vilka näringsidkare som ställt föreskriven säkerhet och att det skulle framgå av varje bils registreringsbevis om den på beviset angivne ägaren ställt säkerhet. I remissyttrande över promemorian uttryckte dåvarande bilregisternämnden oro över att bilregistrets kvalitet skulle försämras om verkets förslag vann gehör. Enligt bilregisternämnden skulle en sådan ordning medföra att näringsidkarna blev än mindre benägna att anmäla sina förvärv till registret.

Kommittén har kommit till den uppfattningen, att det centrala bilregistret måste kunna utnyttjas för att spåra näringsidkare inom bilbranschen och för att ge konsumenterna information om vilka näringsidkare som ställt säkerhet. För att så skall kunna bli fallet måste registret kompletteras med uppgifter om ställda säkerheter. Det blir då möjligt att jämföra registeruppgifterna beträffande dem som ställt säkerhet med andra uppgifter i registret, exempelvis beträffande dem som har flytande försäkring. Det blir också väsentligt lättare att kontrollera efterlevnaden av andra lagar och förordningar, som rör näringsidkare inom bilbranschen. Däremot anser kommittén inte att registreringsbeviset är den lämpligaste handlingen för att förmedla information till konsumenterna om ställda säkerheter. Enligt vad trafiksäkerhetsverkets registeravdelning under hand framhållit är det med nuvarande teknik förenat med stora svårigheter och kostnader att utforma de registreringsbevis, som gäller bilar tillhöriga näringsidkare som ställt säkerhet, på ett från övriga bevis tillräckligt avvikande sätt.

Ett enligt kommitténs mening bättre alternativ än att använda registreringsbevis som informationsbärare är att framställa en särskild handling såsom bevis om ställd säkerhet. Ett sådant bevis kan utformas så att det klart och tydligt framgår vem som har ställt säkerheten, hur stort belopp säkerheten uppgår till och för vilken tidsperiod den är ställd. Bevisen kan sättas upp på väl synliga platser i försäljningslokaler eller medföras av försäljare vid besök hos kunder. Det är också möjligt att utforma sådana bevis så att de blir svåra att förfalska. Bevisen bör utfärdas av kommerskollegium.

Förutom ett bevis, som näringsidkaren skall kunna visa upp, bör det finnas andra informationskällor. Konsumenterna måste genom att vända sig till kommerskollegium eller bilregistret kunna få reda på om en viss näringsidkare har föreskriven säkerhet ställd. Dessutom bör det med jämna mellanrum upprättas en förteckning över de näringsidkare som har ställt föreskriven säkerhet. En sådan förteckning bör ges så stor spridning som möjligt. Den bör t. ex. finnas tillgänglig hos alla näringsidkare som har ställt säkerhet, hos konsumentsekreterare och hemkonsulenter osv.

Genom en kombination av de olika informationsmedel som nu diskuterats bör såväl näringsidkarnas som konsumenternas intresse av lättillgänglig information om vilka näringsidkare, som har ställt säkerhet, kunna tillgodoses.

Även om alla åtgärder som diskuterats i detta avsnitt vidtages, torde det ändå vara ofrånkomligt att det någon gång kommer att inträffa, att en köpare alltför sent upptäcker, att säljaren inte har någon säkerhet ställd hos kommerskollegium och att det inte heller finns några andra möjligheter att framtvinga betalning. Kommittén har därför diskuterat huruvida en fond bör tillskapas, ur vilken köpare som befinner sig i den angivna situationen skulle kunna få betalt. En sådan fond skulle kunna finansieras genom en avgift på överlåtelser från näringsidkare till konsument och förvaltas av kommerskollegium. Inrättandet av en fond skulle emellertid innebära att de näringsidkare, som fullgjort sina åligganden, tvingades betala för dem, som inte uppfyllt samhällets krav. Med hänsyn härtill och då behovet av en fond synes mycket osäkert har kommittén inte ansett att en sådan bör inrättas. Skulle det emellertid efter en tid visa sig att behovet av en fond är större än vad kommittén antagit synes frågan böra övervägas ånyo.

5.6 Påföljder

Den av kommittén föreslagna skyldigheten att ställa säkerhet innebär i realiteten ett förbud mot att yrkesmässigt saluhålla begagnade personbilar till konsumenter utan att ha föreskriven säkerhet ställd. Den som överträder detta förbud bör givetvis drabbas av någon påföljd. En nära till hands liggande påföljd för en överträdelse av nu aktuellt slag är straff, dvs. böter eller fängelse. Som jämförelse kan nämnas att resegarantilagens bestämmelse om ställande av säkerhet är straffsanktionerad. Straffskalan enligt resegarantilagen är böter eller fängelse i högst ett år. Kommittén har funnit det rimligt med en motsvarande straffbestämmelse även i den lag om ställande av säkerhet som kommittén föreslår. Det synes lämpligt att därvid använda samma straffskala som i resegarantilagen.

Valet av straff som påföljd medför bl. a. att kontrollen av att lagen efterlevs också blir en polisiär angelägenhet. Uppgift om att en näringsidkare inte har föreskriven säkerhet ställd bör därför skickas från tillsynsmyndigheten, dvs. kommerskollegium, till polismyndigheten i den eller de orter där vederbörande näringsidkare bedriver eller har bedrivit sin verksamhet. Det torde i allmänhet inte erbjuda några svårigheter att avgöra om näringsidkaren saluhåller begagnade personbilar till konsumenter.

Vid de kontakter, som förekommit mellan kommittén och kommerskol-

legium, har från kollegiets sida anförts, att resegarantilagens straffpåföljd i vissa fall visat sig mindre väl ägnad att tvinga researrangörer att ställa av kollegiet föreskriven säkerhet. Det förekommer ibland att researrangörer låter bli att ställa säkerhet eller att de inte höjer säkerhetsbeloppen till föreskriven nivå. Straffet för brott mot resegarantilagen är i allmänhet böter, såvida omständigheterna inte är försvårande. Det kan dröja avsevärd tid innan det föreligger en lagakraftvunnen dom för brott mot resegarantilagen. Den besparing som researrangören gör genom att inte ställa säkerhet med föreskrivet belopp kan därför lätt komma att överstiga det bötesstraff som den ansvarige så småningom ådömes.

Det finns emellertid möjlighet att med stöd av marknadsföringslagen vid vite förbjuda en researrangör att marknadsföra sällskapsresa till utomnordiskt land utan att dessförinnan ha ställt föreskriven säkerhet. Så har också skett i några fall (se bl. a. marknadsdomstolens beslut nr 12/1973). Kollegiet har till KO anmält ytterligare några researrangörer, som marknadsför sällskapsresor utan att ha ställt föreskriven säkerhet. Det har dock visat sig att KO på grund av den stora tillströmningen av ärenden haft svårigheter att snabbt handlägga de ärenden som kommerskollegium aktualiserat. Kollegiet överväger därför att hos regeringen begära vissa ändringar i resegarantilagen, bl. a. för att få möjlighet att självt utfärda vitesförelägganden när researrangörer marknadsför sällskapsresor utan att ha ställt föreskriven säkerhet.

Vad kommerskollegium anfört om straffbestämmelsen i resegarantilagen ger en uppfattning om straffpåföljdens svaghet i kommersiella sammanhang. När det gäller att förmå eller hindra näringsidkare att handla på visst sätt är vitet i allmänhet smidigare och effektivare än straffet (jfr avsnitt 4.3 och prop. 1975/76:34 s. 106 f.). Vite kan till skillnad från straff riktas inte bara mot fysiska utan också mot juridiska personer och det kan i högre grad än straffet anpassas till omständigheterna i det enskilda fallet.

Om straff används som enda påföljd är det därför risk för att de problem, som kommerskollegium har tagit upp, kommer att möta även vid övervakningen av den nu föreslagna lagen om ställande av säkerhet. Det finns emellertid, såsom nämnts, möjlighet att med stöd av marknadsföringslagen förelägga vite. Det måste nämligen anses som otillbörlig marknadsföring att yrkesmässigt saluhålla begagnade personbilar till konsumenter utan att ha uppfyllt ett lagstadgat krav på ställande av säkerhet.

Även om straffpåföljd sålunda visat sig mindre effektiv än vitespåföljd när det gäller att upprätthålla näringsrättsliga bestämmelser bör det framhållas, att en straffpåföljd i detta sammanhang har en fördel framför vitet. För att ett vitesföreläggande skall kunna utfärdas med stöd av marknadsföringslagen fordras nämligen att näringsidkaren först gjort sig skyldig till en överträdelse. Detta innebär att den första överträdelsen kan ske utan direkt kännbar påföljd, eftersom viteshotet blir verkligt effektivt först sedan ett bestämt vitesbelopp förelagts efter den första överträdelsen. Straff kan emellertid utdömas redan efter första överträdelsen. Kommittén har därför ansett det vara en fördel med en straffpåföljd som komplement till möjligheten att utfärda vitesföreläggande med stöd av marknadsföringslagen.

Kommerskollegium har aktualiserat frågan om inte den lag kommittén föreslår bör innehålla en bestämmelse, som ger kollegiet rätt att utfärda vitesföreläggande då näringsidkare inte har föreskriven säkerhet ställd.

Härigenom skulle man slippa den tidsutdräkt som handläggningen hos KO och marknadsdomstolen naturligen innebär. Det finns emellertid flera problem förknippade med en sådan konstruktion. Bl. a. skulle såväl KO och marknadsdomstolen som kommerskollegium vara behöriga att handlägga samma sak. Ett sådant "dubbelkommando" bör undvikas av både principiella och praktiska skäl. Det bör också framhållas att den tidsutdräkt, som de nuvarande reglerna medför, kan nedbringas om KO utnyttjar möjligheten att hos marknadsdomstolen begära interimistiskt beslut enligt 13 § marknadsföringslagen. Kommittén föreslår därför inte nu någon bestämmelse, som ger kommerskollegium rätt att förelägga vite då näringsidkare inte har föreskriven säkerhet ställd. Frågan kan dock tas upp igen om resegarantilagen ändras i berört hänseende.

Utöver straffpåföljden för den, som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar utan att ha föreskriven säkerhet ställd, föreslår kommittén bötesstraff i två fall. Det första fallet gäller näringsidkare, som inte återlämnar bevis om ställd säkerhet när beviset av någon anledning har blivit ogiltigt. Risken att konsumenter vilseleds av ej längre aktuella bevis, som t. ex. finns uppsatta i en försäljningslokal, är så stor, att skyldigheten för näringsidkare att lämna tillbaka ogiltiga bevis bör straffsanktioneras. En följd härav blir att ogiltiga bevis kan tas i beslag om de kan befaras komma till brottslig användning. Det andra fallet gäller den som till kommerskollegium lämnar oriktig uppgift om sin verksamhet vid kollegiets prövning av säkerheten. En motsvarande bötesbestämmelse finns också i resegarantilagen.

Kommittén vill i detta sammanhang påminna om att det – vid sidan av de straffrättsliga och marknadsrättsliga påföljderna – även föreslås en civilrättslig påföljd. Köpeavtal som ingås under tid då näringsidkaren/säljaren inte har föreskriven säkerhet ställd skall enligt förslaget till ångerrättslag inte vara gällande mot konsumenten/köparen (jfr avsnitt 4.3). Denne skall alltså i sådant fall kunna låta köpet gå åter utan att vara bunden av någon tidsfrist och utan att behöva betala någon ersättning enligt ångerrättslagen. Såsom framhållits i avsnitt 5.5 är det meningen att de näringsidkare, som inte uppfyller lagens krav, skall löpa en ekonomisk risk. I praktiken torde denna risk komma att utgöra ett starkt motiv för näringsidkarna att följa lagen.

För att det inte skall råda någon osäkerhet om när den civilrättsliga påföljden kan inträda föreslår kommittén, att kommerskollegiets beslut om ställande av säkerhet skall gälla utan hinder av förd talan om inte annat förordnas. Detta innebär också att en näringsidkare inte kan undandra sig skyldighet att ställa säkerhet med visst belopp genom att i förhalningssyfte överklaga kollegiets beslut. Det kommer att ligga i näringsidkarnas eget intresse att förebringa allt relevant material hos kommerskollegium, eftersom kollegiets beslut får omedelbar effekt. I resegarantilagen finns inte motsvarande verkställighetsregel, vilket visat sig vara en brist i vissa fall.

En närmare behandling av vissa frågor i anslutning till de av kommittén föreslagna straffbestämmelserna kommer att ske i avsnitt 8.2.

6 Kostnader och resursbehov

Den lagstiftning som kommittén föreslår torde få positiva effekter för såväl konsumenterna som den seriösa bilhandeln. Det är emellertid ofrånkomligt att den också kommer att medföra kostnader, framför allt för näringsidkarna och konsumenterna men även för statsverket. Dessa kostnader torde dock väl uppvägas av de positiva effekterna.

6.1 Näringsidkarnas kostnader

När en köpare frånträder sitt köp efter att ha använt bilen under ångerfristen, måste säljaren normalt lägga ned arbete och pengar på att undersöka bilen, rengöra den, marknadsföra den på nytt m. m. Säljarnas kostnader i ångerfall har tämligen ingående diskuterats i avsnitt 4.6, varför någon ytterligare beskrivning och analys ej är nödvändig här. Kommittén föreslår visserligen att säljarna skall ha rätt att ta ut viss ersättning av de köpare som utnyttjar ångerrätten, men kommittén har därvid förutsatt, att ersättningsnormerna inte skall leda till vinster för säljarna eller till att ångerrätten blir för dyr att utnyttja. Följden torde bli att säljarna i allmänhet inte kan få full kostnadstäckning när ångerrätten utnyttjas.

Näringsidkarna kommer också att åsamkas vissa kostnader, som inte hänför sig till ångerrättens användning. Hit hör i första hand kostnaderna för att ställa säkerhet hos kommerskollegium. Även skyldigheten att överlämna information till köparna kommer att medföra viss kostnad, vars storlek inte kommer att bero på i vilken omfattning ångerrätten utnyttjas.

Risken för någon mer påtaglig generell höjning av priset på begagnade bilar får, trots vad nu sagts, anses obetydlig. Ångerrätten kommer med all sannolikhet att utnyttjas i ringa omfattning sett i relation till det totala antalet konsumentköp av begagnade personbilar. För de flesta näringsidkare torde kostnaderna för att ställa erforderlig säkerhet hos kommerskollegium komma att bli mycket låga räknat per såld bil. Övriga kostnader, som inte har direkt samband med ångerrättens utnyttjande, trode inte kunna få någon märkbar effekt på bilpriserna. Den hårda priskonkurrensen torde göra det svårt för de näringsidkare, vilkas kostnader för att ställa säkerhet m. m. blir onormalt höga, att kompensera sig genom att höja sina priser mer än konkurrenterna.

6.2 Statsverkets kostnader

Statsverkets kostnader torde i huvudsak komma att hänföra sig till uppgifterna att övervaka lagstiftningen och att informera om den. För att de båda lagar som kommittén föreslår skall få önskade effekter är det viktigt, att de blir allmänt kända. Både konsumenter och näringsidkare måste informeras om ångerrättens innebörd och dess förhållande till felreglerna i köplagen och konsumentköplagen. Vidare måste de få veta hur man skall gå till väga i olika situationer för att utnyttja ångerrätten och få ta ställd säkerhet i anspråk. Uppgiften att övervaka att lagarna efterlevs är också av största betydelse. Skulle kontrollen brista, kan det få allvarliga konsekvenser såväl för konkurrensförhållandena inom branschen som för konsumenternas möjligheter att utnyttja ångerrätten.

6.2.1 *Kommerskollegium*

Kontrollen av att berörda näringsidkare fullgör sina skyldigheter enligt lagen om ställande av säkerhet skall enligt kommitténs förslag åligga kommerskollegium. I avsnitt 5.5 har diskuterats vad denna kontroll kommer att innebära. Det blir i huvudsak fråga om två uppgifter, nämligen att finna så många som möjligt av de näringsidkare, som skall ställa säkerhet, och att bestämma lämpliga belopp för säkerheterna. Flertalet berörda näringsidkare är redan väl kända och kommer att följa kollegiets anvisningar och beslut utan att kollegiet behöver tillgripa några särskilda kontroll- eller tvångsåtgärder. Också huvuddelen av de näringsidkare, som i dag inte är kända för kollegiet, kommer – i den mån de inte ger sig till känna frivilligt – att kunna identifieras som näringsidkare, t. ex. med hjälp av det centrala bilregistret. Det finns också andra möjligheter att avslöja näringsidkare som försöker undandra sig skyldigheten att ställa säkerhet, t. ex. genom granskning av annonseringen i ortspressen. Genom att kombinera den rena kontrollverksamheten med information till konsumenterna bör man också kunna uppnå att antalet näringsidkare, som saluhåller begagnade personbilar till konsumenter utan att ha ställt säkerhet, kan hållas lågt.

När det gäller arbetet med att fastställa lämpliga belopp för säkerheterna har i avsnitt 5.5 konstaterats, att det inte kommer att bli nödvändigt för kommerskollegium att detaljgranska varje näringsidkares räkenskaper. För det stora flertalet näringsidkare torde man kunna fastställa ett lämpligt säkerhetsbelopp med ledning av en tämligen grov uppskattning av den troliga försäljningen under en viss tidsperiod. Kommerskollegium kommer inte heller att behöva ägna alltför stora resurser åt att tvinga näringsidkare att lämna ut sina räkenskaper. I den mån en näringsidkare av tredska underlåter att i rimlig tid lämna de uppgifter som kollegiet begär, kommer det med kommitténs förslag inte att finnas något hinder mot att skönsmässigt bestämma hur stor säkerhet som näringsidkaren skall ställa. Därigenom tvingas denne att i samband med ett överklagande eller en begäran om nytt beslut själv prestera erforderligt beslutsunderlag.

Kommerskollegiets kontrolluppgift bör också kunna förenklas avsevärt genom att grupper av näringsidkare tillåts ställa kollektiv säkerhet. Om MRF eller någon annan sammanslutning av näringidkare tillåts ställa kollektiv

säkerhet för sina medlemmar, kan kollegiets kontroll inskränkas till att avse sammanslutningens förmåga att uppfylla sina förpliktelser. Kollegiet skall naturligtvis också se till att säkerhetens totalsumma är tillräckligt stor.

Vid övervägande av frågan hur stora resurser som krävs för en tillräckligt effektiv övervakning av att säkerhet ställs, ligger det nära till hands att jämföra med vad som erfordras för att övervaka efterlevnaden av resegarantilagen. Antalet näringsidkare som ställt säkerhet enligt resegarantilagen uppgick i november 1976 till 265. Hos kommerskollegium handläggs ärenden enligt resegarantilagen av två handläggare och ett kvalificerat biträde.

En mycket stor del av kollegiets arbete med ärenden enligt resegarantilagen beror på att säkerheterna tillåts variera kraftigt med korta intervaller. Avgörande för hur stor säkerhet en researrangör skall ställa är bl. a. hur stor verksamhet han avser att bedriva under en viss tid. Näringsidkarna är noga med att anmäla till kommerskollegium när antalet planerade resor sjunker så att säkerheterna kan justeras nedåt. De lämnar därför in planer för verksamhetens omfattning under viss tid. När ändrade förhållanden påkallar det eller när den tid som den senast ingivna planen avser har gått till ända, lämnar man en ny plan till kommerskollegium. Det kan krävas en mångdubbelt högre säkerhet under högsäsong än under lågsäsong. Även under en löpande säsong förekommer variationer, som kan påverka säkerhetens storlek. Detta medför naturligtvis ett omfattande granskningsarbete hos kommerskollegium. Någon liknande fluktuation av säkerheternas storlek kan inte bli aktuell för bilföretagens del. Behovet av säkerhet måste här bedömas mot bakgrund av den väntade försäljningen under en längre tidsperiod, normalt ett helt år.

Av det nu anförda och av avsnitt 5.5 framgår, att antalet näringsidkare som berörs av lagstiftningen är avsevärt större när det gäller de av kommittén föreslagna lagarna än när det gäller resegarantilagen. Å andra sidan framgår det, att kontrollen av att resegarantilagen efterlevs är mycket mer resurskrävande i förhållande till antalet berörda näringsidkare än vad motsvarande kontroll av den föreslagna lagen om ställande av säkerhet kommer att bli. Kommittén anser det troligt, att det kommer att krävas ungefär samma resurser för övervakningen av lagen om ställande av säkerhet som för övervakningen av resegarantilagen.

Kommittén föreslår att kommerskollegium för de arbetsuppgifter, som den av kommittén föreslagna lagstiftningen medför, tillförs två nya tjänster för handläggare och en tjänst för kvalificerat biträde. Den årliga kostnaden för dessa tjänster uppskattar kommittén till ca 300 000 kronor i 1976 års löneläge.

6.2.2 *Kronofogdemyndigheterna*

Om en köpare, som vill frånträda köpet med stöd av ångerrättslagen, inte kan lämna bilen till säljaren beroende på att denne vägrar att ta emot bilen eller inte kan anträffas skall han enligt förslaget i stället lämna bilen till en kronofogdemyndighet (se avsnitt 4.11). Kommittén har i avsnitt 4.11.5 redogjort för hur ärenden av detta slag enligt kommitténs mening bör handläggas hos kronofogdemyndighet.

Innan kronofogdemyndigheten meddelar beslut om att ta emot en bil med

stöd av den föreslagna regeln måste det kontrolleras *att* den säljare, som köparen uppger, har någon säkerhet ställd för sig hos kommerskollegium. Vidare skall myndigheten kontrollera *att* köparen kan ha köpt bilen som konsument i lagens mening *och att* det är fråga om återlämnande av en begagnad personbil. Däremot skall kronofogdemyndigheten inte bedöma frågan om köparen har försuttit sin tidsfrist eller av annan anledning saknar rätt att frånträda köpet. Om kronofogdemyndigheten tar emot bilen skall säljaren utan dröjsmål delges underrättelse om detta. Bilen skall förvaras på lämplig plats till dess den hämtas av säljaren eller köparen.

Det är naturligtvis mycket svårt att uppskatta hur många gånger per år som kronofogdeförfarandet kommer att användas. Allt talar emellertid för att det blir mycket få fall. Någon personell förstärkning av kronofogdemyndigheterna synes därför inte påkallad. Däremot kan det behövas ytterligare plats för uppställning av inlämnade bilar. Detta gäller i första hand i storstadsområdena där det kan inträffa att flera bilar är inlämnade samtidigt. I övriga delar av landet torde det dock inte komma att krävas någon ökning av de utrymmen, som redan nu behövs för förvaring av utmätt gods.

Kronofogdemyndigheternas kostnader för garagering av inlämnade bilar torde komma att hålla sig på en låg nivå. De bör täckas genom avgiftsbeläggning. Kommittén föreslår därför inte någon ökning av kronofogdemyndigheternas resurser.

6.2.3 *Konsumentverket*

Uppgiften att sprida allmän information till konsumenterna om den föreslagna lagstiftningen torde, särskilt i ett inledningsskede, böra anförtros konsumentverket. Bland de åligganden, vilka i verkets instruktion (SFS 1976:429) anges som särskilt viktiga, nämns uppgiften att informera konsumenterna om för dem väsentliga fakta och förhållanden. Inom verket finns också erfarenhet av tidigare kampanjer för att sprida kunskap om konsumentpolitisk lagstiftning.

Det är också viktigt att näringsidkarna informeras om ångerrättens innebörd, skyldigheten att ställa säkerhet osv. Denna information måste självfallet samordnas med den information som riktas till konsumenterna. Informationsverksamheten bör därför bedrivas i nära samarbete mellan konsumentverket och näringsidkarnas organisationer, i första hand MRF. Det är viktigt att man i detta sammanhang också försöker nå de näringsidkare som inte är organiserade i MRF eller någon annan organisation. Även bilägarnas organisationer torde vara intresserade av att sprida informationen.

Informationen bör spridas på många olika sätt, t. ex. genom broschyrer, annonser, radio och television. För de s. k. mellanledsinformatörerna, främst kommunala konsumentsekreterare, hemkonsulenter och journalister, bör kurser anordnas. Inom konsumentverket finns kunskaper om sådana aktiviteter från tidigare informationskampanjer rörande lagstiftning på konsumentområdet. Verket har t. ex. informerat om konsumentköplagen (se verkets rapport 1975:7, Information om konsumentköplagen). Vidare kan nämnas att verket i samarbete med MRF har givit ut en folder med råd för den som avser att köpa begagnad personbil. Det finns alltså både erfarenheter och

informationsmaterial som man kan bygga vidare på.

Det torde inte vara erforderligt att inrätta ytterligare tjänster i konsumentverket med anledning av uppgiften att sprida information om ångerrättslagen och lagen om ställande av säkerhet. Däremot torde verket behöva ett tilläggsanslag för att bestrida särskilda kostnader i samband med att informationsverksamheten sätts igång. Vid bedömandet av hur stort anslag som kan behövas har kommittén förutsatt, att bl. a. MRF kommer att delta i informationsverksamheten och därmed också ta på sig en del av produktions- och distributionskostnaderna. Mot bakgrund av den erfarenhet som finns inom verket beträffande information av nu aktuellt slag föreslår kommittén, att konsumentverket beviljas ett engångsanslag om 500 000 kronor för det avsedda ändamålet.

Konsumentverket skall enligt kommitténs förslag också överlägga med bilbranschen om beräkningsgrunderna och beloppsgränserna för den högsta ersättning som säljaren skall få ta ut av köparen i ångerfall. Verket skall därefter föreslå lämpliga beräkningsnormer för regeringen. Det faktaunderlag som erfordras för att verket skall kunna bedöma konsekvenserna av olika beräkningsnormer torde i stor utsträckning kunna tillhandahållas av statens pris- och kartellnämnd, MRF och bilägarnas organisationer. Det synes därför inte heller nödvändigt att inrätta någon ytterligare tjänst i konsumentverket med anledning av den nu angivna uppgiften.

7 Ikraftträdande m. m.

Innan de av kommittén föreslagna lagarna kan träda i kraft måste vissa förberedande åtgärder vidtagas. Framför allt måste kommerskollegium tillföras nödvändiga resurser för att kunna administrera lagen om ställande av säkerhet (se avsnitt 6.2.1). Viss tid behövs också för att erforderliga tillämpningsföreskrifter skall kunna utfärdas (jfr avsnitt 4.11.5 och 5.5). Regeringen har enligt 8 kap. 13 § regeringsformen en egen normgivningskompetens, som innebär att regeringen utan riksdagens i varje särskilt fall givna bemyndigande får besluta "föreskrifter om verkställighet av lag", vilka meddelas genom förordning. Med sådana föreskrifter avses i första hand tillämpningsföreskrifter av rent administrativ natur (prop. 1973:90 s. 211). Enligt den angivna paragrafen i regeringsformen får regeringen också genom förordning överlåta åt underordnad myndighet att meddela sådana tillämpningsföreskrifter. Vad som skulle kunna bli aktuellt i detta sammanhang är att regeringen delegerade en del av sin nu angivna normgivningskompetens till riksskatteverket, i dess egenskap av centralmyndighet för kronofogdemyndigheterna, och till kommerskollegium.

I några hänseenden krävs emellertid särskilda övergångsbestämmelser i de föreslagna lagarna. Om ångerrättslagen och lagen om ställande av säkerhet skall kunna träda i kraft samtidigt – vilket kommittén har förutsatt att de skall göra – måste före ikraftträdandet dels regeringen ha fastställt beräkningsgrunder och beloppsgränser för den högsta ersättning, som säljaren får tillgodoräkna sig i ångerfall, dels de berörda näringsidkarna ha haft möjlighet att ställa säkerhet med belopp som kommerskollegium bestämt.

Kommittén föreslår därför en övergångsbestämmelse i ångerrättslagen av innebörd, att regeringen redan från och med den dag då lagen utkommer från trycket i Svensk författningssamling (dvs. lagens kungörande) får fastställa angivna beräkningsgrunder och beloppsgränser, såvitt avser tid efter lagens ikraftträdande.

Vidare föreslår kommittén en övergångsbestämmelse i lagen om ställande av säkerhet av innebörd, att kommerskollegium redan från och med den dag då lagen utkommer från trycket i Svensk författningssamling får meddela beslut om säkerhet och näringsidkarna ställa säkerhet hos kollegiet, såvitt avser tid efter lagens ikraftträdande.

Enligt kommitténs mening bör dagen för lagarnas ikraftträdande sättas så långt fram, att den tid som förflyter mellan kungörandet och ikraftträdandet uppgår till minst ett halvt år.

Även om kommerskollegium sålunda ges en rimlig tid att före lagarnas

ikrafttrrädande pröva frågor om ställande av säkerhet, kan det tänkas att samtliga ärenden inte hinner avgöras i tid på grund av det stora antalet berörda näringsidare. Det sagda gäller även om t. ex. MRF skulle ställa kollektiv säkerhet för sina medlemmar.

För att inte de berörda näringsidkarna skall tvingas upphöra med sin verksamhet på grund av att frågan om säkerhetens storlek är beroende av kommerskollegiets prövning föreslår kommittén ytterligare en övergångsbestämmelse i lagen om ställande av säkerhet. Bestämmelsen, som kommenteras närmare i avsnitt 8.2, innebär att de näringsidkare, som påbörjat sin verksamhet före lagens ikraftträdande, får fortsätta med denna utan att ha ställt säkerhet till dess säkerhet skall vara ställd enligt beslut av kommerskollegium. Förutsättningen härför föreslås vara att näringsidkaren före ikraftträdandet inkommer till kollegiet med uppgifter om verksamhetens omfattning.

Enligt kommitténs förslag skall säljaren vara skyldig att på fastställt formulär underrätta köparen om dennes rättigheter enligt ångerrättslagen och lagen om ställande av säkerhet (se avsnitt 4.3). Härigenom säkerställes att köparen verkligen får en praktisk möjlighet att utnyttja sina rättigheter. Även om formuläret fastställes genom en förordning, som kungöres samtidigt med de föreslagna lagarna, måste de berörda näringsidkarna ges tillfälle att trycka erforderliga blankettset, vilket i realiteten torde innebära att de får trycka nya kontraktsformulär. De kontraktsformulär som i dag används har ofta en utformning, som gör att texten i vissa delar måste ändras om de av kommittén föreslagna lagarna införes. Även av den nu angivna orsaken behövs alltså en förhållandevis lång förberedelsetid.

Ytterligare ett skäl till varför det behövs ett längre tidsintervall mellan de föreslagna lagarnas kungörande och ikraftträdande är att information om reformen måste spridas på ett så tidigt stadium som möjligt. I kapitel 6 har kommittén betonat att det – vid sidan av den information som säljaren skall överlämna till varje köpare – är en viktig uppgift att sprida allmän information om lagarnas innehåll. Denna information är särskilt betydelsefull i ett inledningsskede, men bör givetvis kontinuerligt förnyas.

Att kommittén relativt utförligt har uppehållit sig vid frågan om ett tidsintervall mellan de föreslagna lagarnas kungörande och ikraftträdande beror på att det enligt kommitténs uppfattning vore olyckligt om en lagstiftning som den nu föreslagna skulle sättas i kraft utan att erforderliga förberedelser hunnit vidtagas. Risken för att lagstiftningen möts med negativa attityder från näringsidkarnas sida på grund av svårigheter i inledningsskedet bör så långt som möjligt undvikas. I stället bör den föreslagna reformen ges en "mjuk" start, vilket skulle gynna såväl konsumenter som näringsidkare.

8 Specialmotivering till lagförslagen

8.1 Lagen om rätt att frånträda köp av begagnad personbil

Lagens rubrik

Som kommittén påpekat i avsnitt 2.2.3 har termen ångerrätt vunnit insteg genom hemförsäljningslagen, även om termen inte förekommer i lagtexten. Kommittén har också använt denna term i den löpande framställningen. Anledningen härtill är att termen fyller behovet av en kort och praktisk beteckning på den rätt för konsumenterna som kommittén föreslår. Kommittén har emellertid ansett det olämpligt att nu införa termen ångerrätt som lagbegrepp. Denna term synes böra sparas till en mer generell lagstiftning angående rätt till öppet köp.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om lagens tillämpningsområde. I fråga om de överväganden som ligger till grund för kommitténs förslag i denna del hänvisas till avsnitt 4.1.

Första stycket

Med konsument avses enskild fysisk person i dennes egenskap av privatperson. Termen konsument är inte alldeles entydig. För att tydligare ange vilka köp som avses och för att nå överensstämmelse med konsumentköplagens och hemförsäljningslagens tillämpningskriterier föreskrives, att bilen skall vara avsedd huvudsakligen för enskilt bruk. Lagen blir alltså inte tillämplig om köparen skall använda bilen huvudsakligen i sin rörelse eller i sin egentliga yrkesverksamhet. Resor till och från arbetet betraktas inte som användning i yrkesverksamhet. I princip är det köparens syfte med förvärvet i det enskilda fallet som är avgörande. Köparen har ingen skyldighet att upplysa säljaren om hur bilen kommer att användas, men det torde i händelse av tvist ankomma på köparen att styrka, att den aktuella förutsättningen för lagens tillämpning är uppfylld (se prop. 1971:86 s. 89).

Näringsidkare är fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt bedriver ekonomisk verksamhet. Även den som bedriver sådan verksamhet som deltids- eller fritidssyssla är, såvida det inte rör sig om en mycket tillfällig syssla, att betrakta som näringsidkare. Det spelar ingen roll om verksamheten

bedrives i vinstsyfte eller ej (se prop. 1970:57 s. 90). För att lagen skall bli tillämplig är det emellertid inte tillräckligt att säljaren är näringsidkare. En näringsidkare, som säljer en bil utan samband med sin yrkesmässiga verksamhet, bör inte ha större säljaransvar än vad som följer av allmänna köprättsliga regler. Lagen föreslås därför vara tillämplig endast i de fall säljarens näringsverksamhet avser just handel med begagnade personbilar.

Såsom tidigare framhållits (se avsnitt 4.1.1) kan även statliga och kommunala organ vara näringsidkare. I den mån dessa säljer begagnade personbilar till konsumenter annat än rent tillfälligtvis blir lagen alltså tillämplig. Som exempel på sådan statlig försäljning kan nämnas Förenade Fabriksverkens försäljning av bilar. Däremot är myndighetsutövning inte att anse som näringsverksamhet. Lagen blir alltså inte tillämplig då begagnad personbil säljs på exekutiv auktion.

Det finns i detta sammanhang anledning att något beröra frågan om lagens tillämplighet när begagnad personbil säljs på auktion, som inte är exekutiv. Försök har gjorts att bedriva yrkesmässig försäljning av begagnade personbilar genom offentliga auktioner (se KO:s tidskrift nr 2/1973 s. 23 f.).

Om den som anordnar en auktion på begagnade personbilar själv är näringsidkare inom bilbranschen och övriga i förevarande stycke angivna förutsättningar är uppfyllda blir lagen tillämplig. Är auktionsanordnaren själv ägare till de bilar som bjuds ut, är det uppenbart att lagen gäller. Anordnar en näringsidkare inom bilbranschen auktion på uppdrag av säljare som inte är näringsidkare, blir lagen tillämplig på grund av innehållet i paragrafens andra stycke. Är däremot anordnaren själv inte näringsidkare inom bilbranschen blir lagen ändå tillämplig under förutsättning att *säljaren* är sådan näringsidkare. Anordnaren uppträder ju då som ombud för denne. De fall som kommer att hamna utanför lagens tillämpningsområde är alltså – förutom de exekutiva auktionerna – endast de auktioner där varken anordnaren eller säljaren är näringsidkare, som bedriver yrkesmässig handel med begagnade personbilar.

Det kan naturligtvis även i andra fall än vid auktioner förekomma att en näringsidkare anlitar ett ombud som inte är bilhandlare och låter denne formellt uppträda som säljare. Det är då ofta fråga om bulvanförhållanden. Lagen är givetvis tillämplig även i sådana fall. En annan sak är att förfaranden av detta slag ofta är svåra att avslöja.

Lagen föreslås gälla endast vid köp av begagnad personbil. Personbil definieras i 2 § vägtrafikkungörelsen och i 3 § fordonskungörelsen som "bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare". Personbilsrekvisitet får anses uppfyllt så länge fordonet är upptaget i bilregistret som personbil. Det bör alltså inte vara möjligt att kringgå lagen genom att sälja en i bilregistret upptagen personbil som skrot eller som vissa mer eller mindre specificerade delar.

En personbil skall anses som begagnad om den inte är fabriksny. Denna definition har antagits av MRF och bygger på förutvarande Näringslivets Opinionsnämnds praxis. Ordet fabriksny används endast för sådana fordon, vilka inte registrerats på annan än auktoriserad återförsäljare och för vilka fabriksgarantin inte börjat löpa.

Andra stycket

Om en näringsidkare säljer en vara under eget namn kan han inte undgå köprättsligt ansvar genom att i efterhand åberopa att han uppträtt som ombud för annan säljare. Förevarande stycke tar sikte på de fall då näringsidkaren har upplyst köparen om att det inte är näringsidkaren själv som är säljare. Ombudet – näringsidkaren – skall i sådana fall anses som säljare vid tillämpningen av denna lag. Detta innebär bl. a. att näringsidkaren skall ansvara för att köparen erhåller den obligatoriska informationen, att bilen i ångerfall skall lämnas tillbaka till näringsidkaren, att de skriftliga meddelanden som kan bli aktuella skall skickas till denne samt att ansvaret för att köpeskillingen återbetalas åvilar näringsidkaren. Denne skall också om han vill skydda sin säkerhet hos kommerskollegium väcka talan mot köparen i rätt tid (se vidare avsnitt 8.2).

Tredje stycket

Det är vanligt förekommande att den som förvärvar en bil från en bilhandlare lämnar en annan bil som delbetalning. Även andra varor förekommer som byteslikvid. Ibland värderas båda varorna lika högt. Förevarande stycke har tillkommit för att hindra att bilhandlare försöker kringgå lagen genom att som byte rubricera sådana överlåtelser, vid vilka betalningen helt eller delvis utgörs av en annan vara.

2 §

I paragrafen föreskrives att lagen är tvingande till köparens förmån. Inget hindrar således att parterna i det enskilda fallet träffar avtal om villkor som är förmånligare för köparen än lagens bestämmelser.

3 §

Första stycket

Här anges två förutsättningar som skall vara uppfyllda för att köpeavtalet skall bli civilrättsligt gällande mot köparen. Enligt första punkten skall säljaren ha säkerhet ställd hos kommerskollegium enligt den lag om ställande av säkerhet som kommittén också föreslår (se kap. 5). Säkerheten skall normalt utgöras av en av bank eller försäkringsbolag utfärdad betalningsutfästelse och den skall uppgå till det belopp som kommerskollegium bestämt för den aktuelle säljaren. Det är läget vid tidpunkten för köpeavtalet som är avgörande för bedömningen av frågan om kravet på ställd säkerhet är uppfyllt. Det hjälper alltså inte säljaren om han ställer erforderlig säkerhet efter köpet men innan köparen tillkännagivit sin avsikt att frånträda köpet.

I andra punkten föreskrives att köparen skall få en särskild handling i vilken han erinras om sina rättigheter enligt denna lag och lagen om ställande av säkerhet. Handlingen skall vara åtföljd av en blankett som köparen kan använda när han skall underrätta säljaren om att han vill frånträda köpet. Handlingen kan överlämnas från det köpeavtalet ingås till dess bilen avlämnas (ang. avlämnande, se under 4 §). Har säljaren försummat att lämna

en informationshandling senast när bilen avlämnas, kan han inte reparera skadan genom att lämna handlingen senare (jfr prop. 1971:86 s. 97).

Genom informationshandlingen skall köparen framför allt underrättas om sin rätt att frånträda köpet och om vad han har att iakttaga om han vill använda denna rätt. Det skall också framgå av handlingen vilka möjligheter köparen har enligt lagen om ställande av säkerhet att hos kommerskollegium begära återbetalning av köpeskillingen genom ianspråktagande av ställd säkerhet.

I överensstämmelse med vad som gäller enligt hemförsäljningslagen föreslås, att köparen skall bekräfta mottagandet av den särskilda informationshandlingen genom att underteckna ett exemplar av denna. Om så inte sker blir köparen lika obunden av sin rättshandling som om ingen informationshandling överlämnats. Säljaren har självfallet inte fullgjort sin informationsskyldighet om han låter köparen underteckna ett exemplar av handlingen utan att låta honom få behålla ett exemplar för egen räkning.

Om något av de i paragrafens första stycke angivna kraven på säljaren inte är uppfyllt har köparen rätt att låta köpet gå åter utan att någon formell tidsgräns gäller härför. Denna rätt får inte förväxlas med rätten att frånträda köpet utan följer av att köpet inte är civilrättsligt gällande mot köparen. Om köparen utnyttjar rätten att låta köpet gå åter, kan det alltså inte bli aktuellt med ersättning enligt 10 §. Säljaren torde inte heller vara berättigad till ersättning för skada på bilen som uppstått av våda. Det är endast mot köparen som avtalet inte blir gällande. Säljaren kan alltså inte yrka återgång av köpet under åberopande av att han inte ställt föreskriven säkerhet eller underlåtit att lämna informationshandling.

När ett köp går åter på grund av ogiltighet skall i princip vardera parten återbära den prestation han mottagit. Köparen skall återlämna godset och säljaren skall betala tillbaka köpeskillingen. Om köparen redan använt godset och tillgodogjort sig dess värde helt eller delvis får säljaren normalt reducera det belopp han skall betala tillbaka med en summa, som motsvarar den nytta köparen haft av godset. En konsument, som köpt en begagnad personbil under sådana betingelser att lagen är tillämplig men som inte erhållit den i lagen föreskrivna informationshandlingen, kan inte åberopa att avtalet är ogiltigt för att få tillbaka köpeskillingen sedan han har tillgodogjort sig all nytta av bilen. Har denna blivit helt värdelös har han inte något att fordra även om avtalet i och för sig är ogiltigt. Köparen torde dock inte behöva ersätta en värdeminskning, som har annan orsak än att bilen använts, t. ex. att det mellan köpet och återgången hunnit komma en senare årsmodell.

Andra stycket

Det bör ankomma på regeringen att fastställa formulär till den handling, varigenom köparen skall underrättas om sina rättigheter enligt lagarna. Regeringen bör dock ges möjlighet att delegera beslutanderätten till underordnad myndighet. Förevarande stycke är utformat i överensstämmelse härmed.

Informationshandlingen skall självfallet vara enhetlig till innehåll och utformning. Ansvaret för att så blir fallet bör enligt kommitténs mening i praktiken läggas på konsumentverket. Utformandet av handlingen bör ske i

samarbete med företrädare för bilbranschen.

I detta betänkande har som bilaga 3 intagits ett förslag till informationshandling.

4 §

Förevarande paragraf har tillkommit för att undanröja varje tvekan om köparens rätt att av vilken orsak om helst frånträda köpet *innan* bilen har avlämnats. Begagnade personbilar avlämnas ofta till köparen i samband med att köpet görs upp och betalning erläggs. Det är emellertid också vanligt att köpeavtalet ingås några dagar innan bilen avlämnas till köparen. Under denna tid skall köparen kunna frånträda köpet genom att underrätta säljaren om att han vill frånträda detta. Med säljaren avses naturligtvis den näringsidkare som är avtalspart. Denne kan självfallet representeras av en behörig ställföreträdare eller av anställd eller annan som enligt allmänna regler har ställningsfullmakt. Underrättelsen kan vara muntlig eller skriftlig, men köparen måste se till att han i händelse av tvist kan styrka, att underrättelsen kommit säljaren till handa. Självfallet behöver köparen inte visa att säljaren också tagit del av underrättelsen.

Kommittén har valt att använda uttrycket "frånträda köpet", fastän kommittén givetvis är medveten om att det från strikt teoretisk synpunkt hade varit riktigare att använda avtalslagens terminologi och i paragrafen ange att köparen får frånträda sitt anbud eller svar på säljarens anbud. Det är ju vid bilköp inte ovanligt att säjaren förbehåller sig en acceptfrist. Så länge bilen inte har avlämnats till köparen kan en sådan acceptfrist fortfarande löpa. Det kan alltså tänkas att något köp inte har kommit till stånd när köparen ångrar sig med stöd av denna paragraf. Kommittén har emellertid ansett starka praktiska skäl tala för att använda samma terminologi i 4 och 5 §§ och något missförstånd torde detta inte kunna leda till.

Köplagen innehåller inte någon allmän definition av begreppet avlämnande. För flera fall anges visserligen vad som fordras för att avlämnande skall anses ha skett. Det gäller dock inte köp av lös egendom som skall avlämnas hos säljaren. Enligt gällande rätt förstås med avlämnande normalt "den handling varigenom säljaren fullgör vad honom enligt avtalet åligger för att köparen skall komma i verklig besittning av godset" (Almén-Eklund, Om köp och byte av lös egendom, 4:e uppl. 1960, s. 94). Konsumentköplagen saknar bestämmelser om avlämnande. Köplagsutredningen föreslår i sitt slutbetänkande (SOU 1976:66) Köplag en ändring av 9 § köplagen, varigenom innebörden av begreppet avlämnande preciseras. Det torde här vara tillräckligt att konstatera, att det redan med nu gällande regler mycket sällan torde inträffa att en köpt personbil skall anses avlämnad utan att den kommit i köparens besittning. Köplagsutredningens förslag innebär väsentligen en kodifiering av vad som nu anses gälla.

5 §

I denna paragraf föreskrives att ångerfristen är en vecka och att den börjar löpa när bilen avlämnas till köparen. Under ångerfristen har köparen rätt att använda bilen. Från tidpunkten för avlämnandet står köparen faran för bilen, vilket vid tillämpningen av denna lag endast innebär ett ekonomiskt ansvar.

Rätten att frånträda köpet påverkas inte av att bilen skadas (se avsnitt 4.4). En uttrycklig bestämmelse om köparens ersättningsansvar har intagits i 11 §. Hur köparen skall förfara i olika situationer, när han vill frånträda köpet efter det att bilen har avlämnats, anges i de tre närmast följande paragraferna.

Anvisningar om hur tidsfristen skall beräknas ges i lagen (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid och i den kompletterande lagen (1938:107) om den 1 majs likställande i vissa hänseenden med allmän helgdag. Då tidsfristen är en vecka skall den dag, som genom sitt namn i veckan motsvarar den dag från vilken tidsfristen räknas, anses som slutdag. Detta innebär att om en köpt bil avlämnas till köparen en tisdag så utlöper köparens ångerfrist i och med utgången av följande tisdag. Skulle slutdagen infalla på en söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton, nyårsafton eller den 1 maj utsträcks fristen till utgången av närmast följande vardag.

6 §

Första stycket

Här beskrivs hur köparen normalt skall göra när han vill frånträda köpet med stöd av 5 §.

Paragrafen är tillämplig om ej annat följer av 7 eller 8 §. Det bör betonas att köparen inte behöver lämna tillbaka bilen till säljaren förrän han får tillbaka köpeskillingen, om han låter köpet gå åter därför att säljaren inte har uppfyllt de i 3 § första stycket angivna kraven.

De flesta konsumentköp av begagnade personbilar torde ingås i en affärslokal eller på annan plats, som är att anse som säljarens fasta försäljningsställe. Angående innebörden av uttrycket fast försäljningsställe, som även förekommer i hemförsäljningslagen, kan hänvisas till proposition 1971:86 s. 90. Enligt huvudregeln skall bilen lämnas tillbaka på säljarens fasta försäljningsställe om köpeavtalet har ingåtts där. Har köpeavtalet däremot ingåtts på annan plats, t. ex. i köparens bostad, skall bilen återlämnas på någon plats där säljaren bedriver sin verksamhet. Någon tvekan om var återlämningen skall ske bör alltså inte uppkomma annat än då säljaren bedriver sin verksamhet från flera affärslokaler och köpeavtalet inte har ingåtts i någon av dessa. Om så är fallet står det köparen fritt att välja i vilken av dessa affärslokaler, som han skall lämna tillbaka bilen.

För att återlämnandet skall anses ske i rätt tid måste krävas att köparen inställer sig hos säljaren under normal affärstid. Angående beräkningen av ångerfristens längd i samband med helger m. m. hänvisas till vad som anförts under 5 §.

Andra stycket

Köparen skall när han lämnar tillbaka bilen göra klart för säljaren, att han vill utnyttja sin rätt att frånträda köpet enligt denna lag. För att utesluta missförstånd om syftet med att bilen lämnas till säljaren och för att köparen skall kunna bevisa att han lämnat tillbaka bilen föreskrives, att säljaren skall skriftligen intyga att han har mottagit bilen och uppfattat köparens viljeförklaring. Av intyget skall framgå vilken dag bilen lämnats tillbaka och bilens vägmätarställning. Om säljaren underlåter att lämna köparen ett intyg med de angivna uppgifterna drabbas han inte av någon särskild påföljd. Vid en

eventuell tvist kommer han dock att befinna sig i ett bevismässigt underläge i förhållande till köparen, vars uppgifter torde få godtagas om säljaren inte kan motbevisa dem.

7 §

Första stycket

Denna paragraf behandlar den situation som uppstår då köparen på grund av någon omständighet, för vilken han inte kan lastas, saknar möjlighet att i rätt tid inställa sig hos säljaren med bilen. Det säger sig självt att man måste ställa ganska höga krav på de hinder som skall medföra att återlämnandet av bilen får uppskjutas. Köparen bör t. ex. inte kunna förlänga ångerfristen med hänvisning till att han har svårt att komma ifrån sitt arbete eller att han bor långt från säljstället. Sjukdom skall utgöra laga skäl för senare återlämning under förutsättning att sjukdomen brutit ut under ångerfristen och att den är av sådan art att köparen verkligen är förhindrad att köra bilen. Ett annat skäl som måste godtagas är att bilen kort före ångerfristens utgång går sönder så att den inte kan användas. Endast i undantagsfall torde återlämnandet kunna uppskjutas längre tid än några dagar. Köparen måste själv vara aktiv för att få bilen till säljaren, t. ex. genom att ordna med bogsering eller avtala med någon annan person att ombesörja återlämnandet.

Om köparen är förhindrad att i rätt tid lämna tillbaka bilen, skall han inom den normala ångerfristen lämna eller avsända en skriftlig underrättelse till säljaren om sin vilja att frånträda köpet. Den blankett som köparen enligt 3 § första stycket skall ha erhållit av säljaren kan lämpligen användas. Köparen är dock inte skyldig att använda blanketten. Han kan lika väl underrätta säljaren om sin vilja i ett vanligt brev. Underrättelsen kan lämnas till säljaren på olika sätt, t. ex. genom att köparen själv eller med bud överlämnar den till en anställd hos säljaren eller lägger den i säljarens brevlåda. Köparen skall i händelse av tvist kunna visa, att han lämnat eller avsänt underrättelsen i rätt tid. Det är därför lämpligt att han vid postbefordran använder rekommenderad försändelse. Är köparen t. o. m. förhindrad att lämna eller skicka underrättelsen förlorar han rätten att frånträda köpet, såvida hindret inte är av sådan kvalificerad art, att han enligt allmänna rättsgrundsatser anses ursäktad.

Hur ångerfristen beräknas i samband med helger m. m. har behandlats under 5 §.

Andra stycket

Även om bilen återlämnas senare än vad som föreskrives i 6 §, behöver köparen givetvis ha ett bevis om att han lämnat tillbaka bilen, vilken dag det skett och bilens vägmätarställning vid återlämnandet. I förevarande stycke har därför gjorts en hänvisning till 6 § andra stycket.

8 §

Förevarande paragraf reglerar förfarandet när bilen inte kan återlämnas på grund av säljarens förhållande. Beträffande de allmänna överväganden, som ligger till grund för paragrafen, hänvisas till avsnitt 4.11.

Första stycket

Köparen bör naturligtvis undvika att lämna tillbaka bilen så sent, att han – om säljaren vägrar ta emot bilen eller inte kan anträffas – inte hinner lämna eller avsända den skriftliga underrättelsen före ångerfristens utgång. Har köparen redan lämnat eller avsänt en skriftlig underrättelse enligt 7 § behöver han naturligtvis inte lämna eller avsända en ny underrättelse enligt förevarande paragraf.

Underrättelsen skall vara adresserad till säljaren under den adress där denne bedriver eller såvitt känt senast bedrev sin verksamhet. Såsom anförts under 7 § första stycket är det inte nödvändigt att köparen använder den särskilda blanketten enligt 3 § första stycket. Köparen skall vid behov kunna styrka, att han har överlämnat eller avsänt underrättelsen i rätt tid. Om han anlitar postbefordran är det därför lämpligt att han rekommenderar försändelsen. Det torde inte behöva medföra någon allvarlig nackdel för säljaren att köparen har uppfyllt sin skyldighet redan genom att avsända underrättelsen. Om denna inte når säljaren kommer han ju, om han alls kan anträffas, ändå att inom relativt kort tid få kännedom om köparens avsikt. Enligt andra stycket skall ju kronofogdemyndigheten delge säljaren underrättelse om att bilen lämnats in av köparen.

Köparen har en vecka på sig, räknat från det misslyckade återlämningsförsöket, för att lämna bilen till en kronofogdemyndighet. Härmed avses inte något visst återlämningsförsök. Köparen är naturligtvis oförhindrad att göra flera sådana försök så länge han håller sig inom den i 5 § föreskrivna ångerfristen. Den extra tidsfristen för bilens lämnande till en kronofogdemyndighet skall därvid räknas från det sista försöket.

Beträffande beräkningen av tidsfristen en vecka hänvisas till vad som anförts under 5 §.

I lagen ges ingen anvisning om vilken kronofogdemyndighet, som köparen skall vända sig till. Köparen kan alltså välja den myndighet som ligger bäst till för honom. Kommittén har ansett att köparen bör ha denna möjlighet, eftersom anledningen till att kronofogdeförfarandet blir aktuellt måste vara, att säljaren inte givit köparen möjlighet att återlämna bilen på det normala sättet, dvs. direkt till säljaren. Ofta kommer köparen att åsamkas besvär och kostnader på grund av att han skall lämna bilen till en kronofogdemyndighet.

Risken är mycket liten för att köparna skall missbruka denna valfrihet genom att uppsöka kronofogdemyndigheter, som ligger långt bort från respektive säljares verksamhetsområde. Köparen skall ju ha försökt lämna bilen till säljaren innan kronofogdeförfarandet får tillgripas. En köpare, som efter att ha försökt lämna bilen till säljaren företar en lång resa och lämnar bilen till en kronofogdemyndighet på en från säljaren avlägsen ort, torde i allmänhet ådraga sig skadeståndsansvar gentemot säljaren.

Det torde inte heller vara någon risk för att en köpare skall lämna bilen till en kronofogdemyndighet i syfte att förlänga den faktiska besittningen till bilen. För det första skall han ju ha lämnat eller avsänt den skriftliga underrättelsen i rätt tid, dvs. före ångerfristens utgång. För det andra måste han använda ett förfarande som i allmänhet ter sig betydligt svårare än det vanliga. Han måste vidare sanningslöst påstå, att han i rätt tid har gjort ett

misslyckat försök att lämna tillbaka bilen till säljaren och att denne antingen vägrade att ta emot bilen eller inte kunde anträffas. Han löper därvid risken att säljaren kan vederlägga hans uppgifter. Kvar står då det faktum att bilen lämnats tillbaka för sent. Köparen har i så fall förlorat sin ångerrätt.

Andra stycket

Kronofogdemyndigheten skall utan dröjsmål underrätta säljaren om att bilen mottagits. Underrättelsen skall delges säljaren i enlighet med de regler som finns i delgivningslagen (1970:428). Delgivning kan ske på olika sätt, genom ordinär delgivning, särskild postdelgivning, stämningsmannadelgivning eller kungörelsedelgivning.

9 §

De överväganden som ligger till grund för denna paragraf har redovisats i avsnitten 4.9, 4.10 och 4.12.

Första stycket

Såsom framhållits i avsnitt 4.9 skulle det i och för sig vara naturligt att kräva att köpeskillingen återbetalas samtidigt som bilen lämnas tillbaka till säljaren. Eftersom ångerrätten inte skall vara beroende av att bilen återlämnas i oförändrat skick, måste emellertid säljaren, innan han tvingas återbetala köpeskillingen, få någon tid på sig att undersöka bilen och kontrollera att köparen är berättigad att frånträda köpet med stöd av lagen. När köparen frånträtt köpet på det sätt som anges i 6 eller 7 § är denna tidsfrist två veckor från bilens återlämnande. Om köparen använt sig av det i 8 § anvisade förfarandet räknas säljarens tidsfrist från det han delgavs underrättelse från kronofogdemyndigheten om att bilen lämnats där. Det skall alltså inte kunna inträffa att säljarens tidsfrist för återbetalning går till ända, utan att han fått vetskap om köparens vilja att frånträda köpet annat än om han inte kan anträffas och måste delges genom kungörelseförfarande.

Det skäl som anförts för att låta säljaren dröja två veckor med att återbetala köpeskillingen har ingen tyngd när köparen frånträder köpet redan innan bilen har avlämnats till honom. Det föreslås därför att säljaren skall betala tillbaka köpeskillingen utan oskäligt uppehåll från det underrättelse enligt 4 § kom honom till handa. Det bör dock framhållas att köparen inte kan ta säljarens säkerhet hos kommerskollegium i anspråk förrän två veckor förflutit från det att denna underrättelse kom säljaren till handa. Säljaren har således den normala tidsfristen på sig för att överväga om han skall väcka talan på sätt som anges i 7 och 8 §§ lagen om ställande av säkerhet. Föreskriften om att köpeskillingen skall återbetalas utan oskäligt uppehåll när frånträdandet sker enligt 4 § får därför begränsad praktisk betydelse. Den ger dock köparen en formell rätt att få ut sina pengar innan tvåveckorsperioden har gått ut, en rätt som kan ha betydelse i vissa fall.

Om säljaren försitter sin betalningsfrist enligt någon av punkterna i förevarande stycke blir köparen berättigad till dröjsmålsränta enligt bestämmelserna i räntelagen (1975:635). Räntelagen innehåller också i 2 § andra

stycket en bestämmelse om s. k. avkastningsränta. Härmed menas ränta på fordran som avser återgång av betalning då avtal hävts till följd av betalningsmottagarens kontraktsbrott eller på liknande grund. Det bör framhållas att frånträdande av ett bilköp med stöd av den nu föreslagna lagen inte kan likställas med hävning till följd av säljarens kontraktsbrott eller på liknande grund. En köpare, som utnyttjar sin ångerrätt, kan således inte kräva avkastningsränta på den köpeskilling han erlagt. Om köparen låter köpet gå åter med åberopande av någon ogiltighetsanledning, t. ex. att säljaren inte uppfyllt sina skyldigheter enligt 3 § första stycket i den nu föreslagna lagen, torde han däremot vara berättigad till avkastningsränta.

Andra stycket

Kommittén har i avsnitt 4.12 huvudsakligen uppehållit sig vid det vanliga fallet, att köparen lämnat en begagnad bil som dellikvid. Det förekommer dock även andra bytesvalutor vid bilköp. Kommittén har inte funnit anledning att begränsa den föreslagna regeln om säljarens valfrihet till att omfatta endast inbytesbilar. Det finns enligt kommitténs mening inte heller anledning att begränsa regeln till de fall i vilka bytesvalutan utgörs av "vara". Kommittén har funnit det lämpligt att låta regeln omfatta samtliga fall när köpeskillingen helt eller delvis utgörs av lös egendom.

Köparen kan motsätta sig att en inbytesbil eller annan lös egendom, som han lämnat som köpeskilling, återlämnas i förändrat skick. Han får dock inte åberopa smärre förändringar för att vägra att ta tillbaka egendom som han har lämnat i byte. Den omständigheten att en inbytesbil provkörts och undersökts under mellantiden bör inte föranleda, att den anses tillräckligt förändrad för att köparen skall kunna vägra att ta tillbaka den.

Tredje stycket

Säljaren får enligt förevarande stycke kvitta sin egen fordran på ersättning enligt 10 § och – i den mån kravet är ostridigt – enligt 11 § mot köparens krav på att få tillbaka den köpeskilling som erlagts. Om köpeskillingen helt eller delvis utgörs av egendom som lämnats i byte och som säljaren vill lämna tillbaka, kan det inträffa att köparen måste betala ersättningen enligt 10 eller 11 § kontant för att få tillbaka det han har lämnat i byte. Det kan också inträffa att den ersättning som köparen skall betala överstiger den köpeskilling som erlagts. Säljaren får i sådant fall en fordran på köparen. Köpeskillingens hela belopp utgör naturligtvis den översta gränsen för en sådan fordran.

10 §

Första stycket

Kommittén har i avsnitt 4.6 diskuterat frågan om köparen skall behöva betala någon ersättning till säljaren när han utnyttjar ångerrätten. Kommittén har därvid intagit ståndpunkten, att säljaren bör ha rätt att erhålla en viss ersättning, vars storlek skall bero på köpeskillingens storlek och på hur mycket köparen har använt bilen. Det skall naturligtvis stå varje säljare fritt att helt eller delvis avstå från ersättning.

Andra stycket

Såsom framgår av avsnitt 4.6 anser kommittén att anvisningarna för ersättningens beräknande skall utarbetas av konsumentverket i samarbete med representanter för näringsidkarna. Lagtexten innehåller dock ingen uttrycklig föreskrift härom. En sådan föreskrift bör meddelas i de tillämpningsföreskrifter som måste utfärdas (se kap. 7). Lagtextens lydelse hindrar givetvis inte att andra myndigheter och sammanslutningar, såsom statens pris- och kartellnämnd och bilägarnas organisationer – Kungliga Automobil Klubben, Motorförarnas Helnykterhetsförbund och Motormännens Riksförbund – deltar i samarbetet.

11 §

Som framgår av avsnitt 4.4 har kommittén intagit ståndpunkten att rätten att frånträda köpet inte skall gå förlorad om bilen skadas under ångerfristen. Köparen skall dock ansvara för skada som uppkommer under nämnda tid. Förevarande paragraf är ett uttryck för denna ståndpunkt.

Med skada avses sådan förändring av bilens skick som medför en minskning av dess värde för säljaren. Om bilen kommer tillbaka till säljaren med en buckla i karossen eller en väl synlig fläck på inredningen eller med havererad motor föreligger en skada. Däremot kan den omständigheten, att bilen efter en veckas användning blivit något mer sliten, inte betraktas som en skada med mindre det rör sig om en onormalt stor förslitning.

Från köparens ersättningsansvar görs två viktiga undantag. Skada som beror på bilens egen beskaffenhet eller på åtgärd som varit nödvändig för undersökning av bilen är köparen inte skyldig att ersätta. Om exempelvis motorn havererar eller någon annan viktig del av bilen går sönder på grund av slitage, rostangrepp eller liknande orsak utan att köparen använt bilen på ett onormalt eller felaktigt sätt, är skadan att tillskriva bilens egen beskaffenhet. En sådan skada torde i allmänhet vara att anse som fel i godset. Det torde i de flesta sådana fall vara fördelaktigare för köparen att använda sig av de köprättsliga felreglerna än av rätten att frånträda köpet.

Vad som är en nödvändig åtgärd för undersökning av bilen måste i viss utsträckning bero på omständigheterna i det enskilda fallet, t. ex. på bilens skick och ålder. Som utgångspunkt för bedömningen synes AB Svensk Bilprovnings trafiksäkerhetskontroll och konditionsbesiktning kunna tjäna. De undersökningsåtgärder som företas under sådana kontroller måste anses fullt normala. Köparen skall t. ex. inte behöva ersätta en skada som uppstått när han med ett verktyg knackat på bilens underrede för att leta efter rost. Däremot kan det inte anses vara en nödvändig undersökningsåtgärd att "pressa" en gammal bil så mycket som möjligt för att ta reda på hur fort den kan köras.

Det kan inträffa att en bil blir mer värd efter en reparation, som köparen skall betala, än vad den var innan den skadades. Som exempel kan anföras, att en redan vid köpet rostig framflygel genom påkörning skadas ytterligare så att den måste ersättas med en ny. Genom bytet av framflygel ökas bilens värde jämfört med dess värde vid köpet. En sådan ökning av bilens värde torde kunna medföra att säljaren gör en obehörig vinst på köparens bekostnad. Detta är naturligtvis inte meningen. I den mån bilens försäljningsvärde hos

säljaren verkligen har ökat på grund av reparationen bör alltså köparen tillgodoräknas värdeökningen vid den slutliga regleringen av parternas ekonomiska mellanhavanden.

Lagens ikraftträdande

Här hänvisas till vad som anförts i kapitel 7. Enligt allmänna grundsatser blir lagen tillämplig endast på köpeavtal, som ingås efter lagens ikraftträdande.

8.2 Lagen om ställande av säkerhet vid yrkesmässigt saluhållande av begagnade personbilar

1 §

Denna paragraf anger lagens tillämpningsområde samtidigt som den innehåller lagens huvudbestämmelse.

Definitionsmässigt är den som yrkesmässigt saluhåller vara eller tjänst en näringsidkare (jfr avsnitt 4.1.1). I de följande paragraferna används endast termen näringsidkare. Beträffande den närmare innebörden härav och av begreppen konsument och begagnad personbil hänvisas till avsnitt 8.1 under 1 §. Vad som avses med *säkerhet* framgår av följande paragraf.

Säkerhet skall vara ställd så snart näringsidkaren saluhåller begagnade personbilar till konsumenter. Med saluhållande avses alla marknadsföringsåtgärder, varigenom det kommer till uttryck att en viss bil är till salu eller att en viss näringsidkare saluhåller begagnade personbilar. Allt saluhållande är också marknadsföring i marknadsföringslagens mening, men begreppen är inte synonyma (jfr prop. 1975/76:34 s. 124). Termen marknadsföring innefattar fler åtgärder än saluhållande. En biltillverkare, som själv inte handlar med begagnade personbilar, kan inte sägas saluhålla sådana om han i sin marknadsföring försöker främja försäljningen av begagnade bilar hos andra näringsidkare. Det är de näringsidkare, hos vilka bilarna finns att köpa, som skall ha ställt säkerhet enligt 1 §.

När det gäller skyldigheten att ställa säkerhet spelar det ingen roll om saluhållandet sker för egen eller annans räkning. En näringsidkare som yrkesmässigt saluhåller bilar vilka tillhör andra personer – det må vara andra näringsidkare eller ej – är också skyldig att ställa säkerhet.

2 §

Säkerheten skall normalt utgöras av en betalningsutfästelse, som utfärdats av en bank eller ett försäkringsbolag. För att en sådan utfästelse skall kunna godtagas som säkerhet skall den vara formulerad så att betalning sker vid anfordran. Kommerskollegium får dock godtaga även andra former av säkerheter än betalningsutfästelser från banker eller försäkringsbolag. En förutsättning måste dock vara att den erbjudna säkerheten är betryggande och att den snabbt kan omvandlas till kontanta medel.

3 §

Första stycket

Lagen innehåller ingen annan anvisning om hur stor säkerhet, som varje näringsidkare skall ställa, än att det krävs särskilda skäl för att beloppet skall få understiga 60 000 kronor. Vid bedömningen av hur stor säkerhet en näringsidkare skall ställa bör hänsyn i första hand tas till den väntade försäljningen under viss tidsperiod. Det säger sig självt att denna tidsperiod inte får vara alltför kort. I normalfallet torde ett år vara en lämplig tidsrymd.

Kommerskollegium skall kunna ta hänsyn också till andra faktorer än den väntade försäljningen. En viktig omständighet bör vara näringsidkarens ekonomiska ställning. Näringsidkarens möjligheter att uppfylla sina förpliktelser i skilda hänseenden beror ju i hög grad på sådana faktorer som lönsamhet, likviditet, tillgång till kapital m. m. Kommerskollegium bör också ta hänsyn till de förhållanden under vilka verksamheten bedrivs. En näringsidkare som t. ex. inte uppfyller kraven för att beviljas saluvagnslicens (jfr avsnitt 5.1) bör kunna åläggas att ställa en större säkerhet än en seriös näringsidkare med motsvarande försäljning.

Det bör dock inte möta något hinder mot att flera näringsidkare går samman och ställer säkerhet kollektivt, dvs. att de tillsammans åtager sig att svara för de förpliktelser, som var och en av dem kan komma att ådraga sig. En sådan kollektiv säkerhet bör kunna bestämmas till ett lägre belopp än summan av de säkerheter som varje näringsidkare skulle ha ställt var för sig.

Kommerskollegium får, om särskilda skäl föreligger, fastställa den säkerhet som en näringsidkare skall ställa till lägre belopp än 60 000 kronor. Ett skäl härför skulle kunna vara, att saluhållandet av begagnade personbilar till konsumenter sker i mycket begränsad skala som komplement till annan näraliggande verksamhet, såsom bilverkstadsrörelse eller försäljning av jordbruksmaskiner. Enbart den omständigheten, att saluhållandet av begagnade personbilar sker i ringa omfattning, bör dock inte utgöra skäl för att låta säkerheten understiga 60 000 kronor.

Kommerskollegium kan finna skäl att höja eller sänka kravet på en näringsidkares säkerhet om förutsättningarna för det tidigare beslutet ändras.

Andra stycket

Beträffande motiveringen till bestämmelsen i detta stycke hänvisas till avsnitt 5.6. Det kan någon gång vara befogat att inte låta ett beslut om säkerhetens storlek gå i verkställighet omedelbart. Så kan t. ex. vara fallet om näringsidkaren bedöms ha en rimlig chans till ändring av beslutet i högre instans. Det bör tilläggas att högre instans efter besvär av näringsidkaren kan förordna att kommerskollegiets beslut inte skall gå i omedelbar verkställighet.

4 §

Första stycket

Såsom framhållits i avsnitt 5.5 är det viktigt för såväl näringsidkare som konsumenter, att det snabbt och enkelt kan konstateras huruvida en viss näringsidkare har föreskriven säkerhet ställd. Enligt förevarande stycke skall därför kommerskollegium utfärda bevis till varje näringsidkare som ställt föreskriven säkerhet. Inget hindrar att kommerskollegium utfärdar flera bevis till en näringsidkare. Detta blir nödvändigt när det gäller näringsidkare med flera försäljningsställen. I övrigt bör kommerskollegium dock iakttaga viss restriktivitet när det gäller antalet bevis till en näringsidkare, eftersom bevisen kan bli vilseledande vid ändrade förhållanden. Bevisen bör innehålla för konsumenterna viktiga upplysningar, t. ex. om namnet på den näringsidkare som har ställt säkerheten, hur stort belopp den uppgår till och vilken tidsperiod den avser. Det är viktigt att bevisen utformas så att de blir lätta att ta del av och svåra att förfalska.

Andra stycket

När en säkerhet har sjunkit under den föreskrivna nivån eller upphört att gälla, t. ex. efter uppsägning av den som utfärdat betalningsutfästelsen, har uppgifterna i det eller de bevis, som utfärdades när säkerheten ställdes, förlorat aktualitet. Detsamma gäller om kommerskollegium har beslutat att en näringsidkare skall ställa högre eller lägre säkerhet än tidigare. En annan orsak till att uppgifterna i ett utfärdat bevis inte längre är giltiga kan vara, att en enskild firma har överlåtits till annan än den för vilken beviset är utfärdat. I dessa och andra liknande fall skall bevis om ställd säkerhet omedelbart återlämnas till kommerskollegium. Det finns annars risk för att konsumenterna kommer att vilseledas av ogiltiga bevis. Enligt 13 § kan den som inte lämnar tillbaka ett ogiltigt bevis om ställd säkerhet ådömas bötesstraff.

5 §

Första stycket

För att kunna pröva hur stora säkerheter som skall ställas måste kommerskollegium ha tillgång till uppgifter från näringsidkarna om deras försäljning och om de förhållanden under vilka verksamheten bedrivs. Kommerskollegium har fria händer att bestämma hur och i vilken omfattning näringsidkarna är skyldiga att lämna uppgifter. Kommerskollegium bör lämpligen utfärda tillämpningsföreskrifter härom till ledning för näringsidkarna (se avsnitt 5.5). Med stöd av den befogenhet som förevarande bestämmelse ger kommerskollegium kan kollegiet ålägga näringsidkare bl. a. att fortlöpande anmäla förändringar i verksamheten.

Andra stycket

Med hänsyn till vikten av att uppgiftsskyldigheten fullgöres har kommerskollegium enligt förevarande stycke rätt att förelägga en försumlig närings-

idkare vite. Innan vitesföreläggande utfärdas skall näringsidkaren ha anmanats att lämna de erforderliga uppgifterna. Fråga om utdömande av vite som kommerskollegium förelagt prövas av domstol på talan av allmän åklagare. För att åklagare skall få ta upp ärende om utdömande av vite fordras anmälan från kommerskollegium. Ingenting hindrar dock kommerskollegium från att göra en skönsmässig bedömning av näringsidkarens försäljning och bestämma säkerhetens belopp med utgångspunkt däri. En sådan "skönstaxering" bör kunna vara mycket effektiv för att tvinga näringsidkaren att lämna erforderliga uppgifter.

6 §

Första stycket

En säkerhet hos kommerskollegium får enligt förevarande stycke tagas i anspråk för att hålla köparen skadeslös i två fall. Det ena fallet är då köparen har frånträtt köpet enligt 4 eller 5 § i lagen om ångerrätt. Det andra fallet är då köparen har påkallat köpets återgång med påstående, att köpeavtalet inte är gällande mot honom därför att säljaren underlåtit att överlämna föreskriven information eller inte haft föreskriven säkerhet ställd vid avtalstillfället. Det bör framhållas att säkerhet inte får tagas i anspråk för återbetalning av köpeskillingen när köpet har hävts, t. ex. på grund av fel i godset. Den får inte heller användas för att ersätta köparen kostnader som han kan ha haft med anledning av bilköpet och frånträdandet.

Köparen har frånträtt köpet när han har fullgjort vad som krävs av honom enligt 4, 6, 7 eller 8 § i lagen om ångerrätt.

Andra stycket

Köparens yrkande hos kommerskollegium bör givetvis i normalfallet framställas skriftligen. Det finns dock ingen anledning att förbjuda muntliga yrkanden. Den tjänsteman som tar emot ett muntligt yrkande måste naturligtvis se till att yrkandet dokumenteras på lämpligt sätt.

Yrkande om att få ta en säkerhet i anspråk skall framställas inom sex månader från köpet. En köpare som har försuttit denna tidsfrist har givetvis inte förlorat sin rätt mot säljaren. Det är endast rätten att få ta säkerheten i anspråk som går förlorad.

7 §

De allmänna överväganden som ligger till grund för denna paragraf har redovisats i avsnitt 4.9.

För att hindra att köparen tar säkerheten i anspråk räcker det inte med att säljaren väcker talan i rätt tid. Han måste också framställa yrkande enligt någon av de tre punkterna i paragrafen.

Enligt 13 kap. 4 § rättegångsbalken anses talan väckt då ansökan om stämning inkommer till rätten. Näringsidkare som vill väcka talan mot en köpare enligt förevarande paragraf skall göra det vid tingsrätten i den ort där köparen har sitt hemvist. Det bör framhållas att sådana tvister i vissa fall

kommer att kunna handläggas enligt de särskilda reglerna i lagen om rättegången i tvistemål om mindre värden.

Säljaren behöver självfallet inte väcka talan om parterna kommer överens. Köparen skall naturligtvis inte kunna först ingå en förlikning med visst innehåll och därefter, när säljarens frist enligt 8 § gått ut, tilltvinga sig mer än vad han har att fordra enligt förlikningen. Någon uttrycklig bestämmelse härom har inte ansetts erforderlig. Säljaren måste dock kunna styrka att han har kommit överens med köparen om viss ersättning för skada på bilen eller att köparen har återtagit sitt yrkande om att få frånträda köpet.

Om säljaren väcker talan i rätt tid skall säkerheten inte tas i anspråk såvitt gäller det omstridda beloppet. Detta medför inte att säkerheten för alltid blir oåtkomlig för köparen. I den mån köparen vinner tvisten och säljaren inte själv betalar det belopp som köparen har tillerkänts skall säkerheten kunna tas i anspråk. En förutsättning härför är givetvis att köparen har framställt sitt anspråk hos kommerskollegium senast sex månader från köpet.

8 §

Den grundläggande tanken bakom förevarande paragraf är, att säljarens tidsfrist skall räknas från den tidpunkt då han måste anses ha fått vetskap om att köparen vill frånträda köpet (punkt 1–3) eller låta det gå åter (punkt 4). Om köparen har frånträtt köpet på det sätt som anges i 6 eller 7 § i lagen om ångerrätt, dvs. att bilen har lämnats tillbaka till säljaren, skall dennes tidsfrist för återbetalning av köpeskillingen eller för väckande av talan räknas från det bilen lämnades tillbaka. Det bör erinras om att köparen enligt de nämnda paragraferna skall underrätta säljaren om att bilen lämnas tillbaka på grund av att köparen vill frånträda köpet enligt lagen om ångerrätt och att säljaren skriftligen skall intyga att han fått del av denna viljeförklaring.

Har köparen lämnat bilen till en kronofogdemyndighet enligt 8 § i lagen om ångerrätt börjar säljarens tidsfrist att löpa när han blivit delgiven kronofogdemyndighetens underrättelse. Detta gäller även om han skulle ha fått vetskap om köparens vilja dessförinnan. Ångrar sig köparen redan innan bilen har avlämnats till honom skall han enligt 4 § i lagen om ångerrätt underrätta säljaren om sin vilja att frånträda köpet. Säljarens tidsfrist räknas i detta fall från det köparens underrättelse kom honom till handa. Köparen måste alltså i detta fall visa att underrättelsen kommit säljaren till handa och när detta skett, innan det kan bli aktuellt att ta säkerheten i anspråk. Är det slutligen så, att köparen vill låta köpet gå åter med åberopande av att köpeavtalet ej är gällande mot honom, har säljaren två veckor på sig från det att köparen framfört sitt krav till honom. Köparen skall alltså kunna visa att han påkallat köpets återgång hos säljaren och när detta skett.

9 §

Denna paragraf har tillkommit för att klargöra att utbetalning från en säkerhet inte påverkar det obligationsrättsliga förhållandet mellan parterna. Den omständigheten att köparen fått tillbaka erlagd köpeskilling från säljarens säkerhet innebär inte att säljaren i rättslig bemärkelse har medgivit köparens yrkanden.

Säljaren skall framställa sina eventuella krav mot köparen utan oskäligt uppehåll från det han fick kännedom om eller borde ha uppmärksammat den omständighet på vilken hans krav grundar sig. Härav följer att säljaren måste företa en viss undersökning av bilen och av de rättsliga förhållandena i samband med att köparen avger sin viljeförklaring. Säljaren bör ganska snart efter det att bilen lämnats tillbaka eller köparen på annat sätt meddelat att han vill frånträda köpet kunna konstatera, t. ex. huruvida bilens kaross är skadad eller huruvida köparen har försuttit sin tidsfrist. I sådana fall kan tidsfristen "utan oskäligt uppehåll" vara mycket kort. Det kan emellertid också finnas omständigheter som är svåra att kontrollera. Köparen kan t. ex. ha företagit någon åtgärd med bilen, som medför att bilen är i försämrat skick utan att detta visar sig vid en normal undersökning. Det kan också visa sig att bilen inte var avsedd huvudsakligen för enskilt bruk. I sådana fall måste säljaren kunna rikta anspråk mot köparen längre tid efter det att köpeskillingen återbetalats till köparen. Detta gäller oavsett om säljaren betalat tillbaka köpeskillingen själv eller om den betalats från säkerheten. Frågan om säljaren borde ha uppmärksammat ett visst förhållande och vad som avses med "utan oskäligt uppehåll" måste alltså besvaras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Det bör dock framhållas att säljaren, som ju är en näringsidkare, måste vara noggrannare och handla snabbare än en konsument i motsvarande situation (jfr SOU 1976:66, Köplag s. 325).

10 §

I paragrafen anges att kommerskollegium är beslutande myndighet när det gäller ianspråktagande av säkerhet. För handläggningen hos kollegiet gäller förvaltningslagen (1971:290). Enligt 15 § förvaltningslagen får ett ärende inte avgöras utan att den som är part har underrättats om det som tillförts ärendet genom annan än honom själv och tillfälle har beretts honom att yttra sig över det. Myndighet får göra undantag från denna regel bl. a. om åtgärderna är uppenbart obehövliga, om det kan befaras att genomförandet av beslutet i ärendet annars skulle avsevärt försvåras eller om ärendets avgörande ej kan uppskjutas. Inget av dessa undantagsfall torde komma att bli aktuellt annat än då köparens yrkande skall avslås av formella skäl, t. ex. därför att yrkandet grundar sig på att köpet hävts på grund av fel i godset. I sådana fall torde det vara uppenbart obehövligt att låta säljaren yttra sig över yrkandet. Däremot torde ett beslut, som innebär att en säkerhet får tas i anspråk med visst belopp, inte få meddelas utan att säljaren först beretts tillfälle att yttra sig i ärendet.

11 §

Säljaren kan inte hindra att den säkerhet som han har ställt tas i anspråk, med mindre han kan visa att han redan har betalat vad köparen har att fordra eller att han i rätt tid har väckt talan mot köparen enligt 7 §. Något beslut om att säkerhet skall få tas i anspråk får självfallet inte fattas innan säljarens tidsfrister för återbetalning enligt 9 § i lagen om ångerrätt och för väckande av talan enligt 7 § i lagen om ställande av säkerhet har gått till ända.

Såsom framhållits är det köparens sak att visa från vilken tidpunkt säljarens

tidsfrist har börjat löpa. Har köparen lämnat tillbaka bilen till säljaren enligt 6 eller 7 § i lagen om ångerrätt kan han lättast visa detta genom att förete det intyg som säljaren enligt samma paragrafer skall ha utfärdat. Även om köparen inte kan förete något sådant intyg, bör hans yrkande om att få ta säkerheten i anspråk ändå delges säljaren. Vitsordar denne köparens uppgifter erfordras ingen ytterligare utredning härom. Om säljaren däremot bestrider att bilen återlämnats, återstår endast för köparen att väcka talan vid domstol för att styrka sitt påstående. Kommerskollegium kan inte företa någon saklig prövning av parternas motstridiga uppgifter.

Om köparen har lämnat bilen till en kronofogdemyndighet enligt 8 § första stycket i lagen om ångerrätt, skall han förete bevis härom och om att säljaren delgivits underrättelse från kronofogdemyndigheten enligt andra stycket i samma paragraf.

Köparen kan också hos kommerskollegium anföra att han har frånträtt köpet innan bilen avlämnades till honom, dvs. enligt 4 § i lagen om ångerrätt. Köparen skall i så fall visa, att han har underrättat säljaren om att han frånträder köpet. Detta kan han göra t. ex. genom att förete bevis om att han skickat en skriftlig underrättelse till säljaren. Om säljaren bestrider att han alls blivit underrättad, bör meddelandet från kommerskollegium om att köparen yrkat att få ta säkerheten i anspråk kunna betraktas som en underrättelse enligt 4 § i lagen om ångerrätt. Säljaren får ju i vart fall av detta meddelande vetskap om köparens vilja.

Köparen kan också som grund för sitt yrkande att få ta en säkerhet i anspråk anföra, att köpeavtalet inte är gällande mot honom därför att säljaren inte har lämnat den i 3 § i lagen om ångerrätt föreskrivna informationen eller inte har haft säkerhet ställd för sig med föreskrivet belopp. Köparen skall i så fall visa att han påkallat köpets återgång hos säljaren. Även i detta fall gäller, att kollegiets meddelande till säljaren om köparens yrkande att få ta säkerheten i anspråk också innebär ett meddelande om köparens vilja att låta köpet gå åter. I sista hand får alltså säljarens tidsfrist räknas från det han delgavs meddelandet från kommerskollegium.

När kommerskollegium fattar beslut om att en säkerhet får tas i anspråk, skall kollegiet ta hänsyn till säljarens rätt att få ersättning för att köparen frånträder köpet och – i den mån parterna kommit överens härom – för skada på bilen. Ersättningen enligt 10 § i lagen om ångerrätt får naturligtvis inte överstiga det belopp, som säljaren får tillgodoräkna sig enligt de beräkningsregler, som skall finnas fastställda. De uppgifter, som skall ligga till grund för beräkningen av ersättningen, måste tillhandahållas av säljaren. I händelse av tvist mellan parterna, t. ex. om hur många mil som köparen kört bilen under ångerfristen, får kommerskollegium ta ställning på grundval av det material och de uppgifter som parterna lämnar. Enligt vad kommittén föreslår skall bilens vägmätarställning vid avlämnandet och vid återlämnandet framgå av de skriftliga handlingar som skall upprättas mellan parterna (se bil. 3). I den mån dessa uppgifter saknas torde det komma att gå ut över säljaren.

Ersättning för skada på bilen kan avräknas endast om den är medgiven av köparen. Är parterna inte ense måste ju säljaren ha väckt talan enligt 7 § för att hindra utbetalning av det omstridda beloppet.

12 §

När en säkerhet inte längre fyller något ändamål skall kommerskollegium lämna tillbaka den betalningsutfästelse eller den värdehandling av annat slag, som utgör säkerheten. Anledningen till att en säkerhet upphör att fylla något ändamål kan vara att den sagts upp eller att den tid, för vilken den ursprungligen utfärdades, har gått till ända. Skälet kan också vara att näringsidkaren upphört med att saluhålla begagnade personbilar till konsumenter.

Den värdehandling som har utgjort säkerheten synes i allmänhet böra lämnas tillbaka till utfärdaren. Man riskerar annars, att värdehandlingen kommer i orätta händer och används för att vilseleda konsumenterna. Skulle värdehandlingen, trots att den inte längre fyller något ändamål som säkerhet enligt denna lag, representera ett värde för näringsidkaren skall den naturligtvis återlämnas till honom.

Enligt 6 § andra stycket har en köpare sex månader på sig från köpet för att framställa yrkande om att få ta säljarens säkerhet i anspråk. Detta innebär att en säkerhet kan lämnas tillbaka tidigast sex månader från det säkerheten på grund av uppsägning eller av annan orsak upphörde att gälla för nya köpare. Så länge ett ärende om ianspråktagande av säkerhet är anhängigt hos kommerskollegium, t. ex. i avbidan på utgången av en rättegång, får säkerheten självfallet inte lämnas tillbaka.

13 §

Beträffande de allmänna överväganden som ligger till grund för paragrafen hänvisas till avsnitt 5.6.

Första stycket

Kommittén har ansett det motiverat att straffbelägga även oaktsamt saluhållande utan ställd säkerhet. Med hänsyn till de förhållanden som råder inom vissa delar av den yrkesmässiga handeln med begagnade personbilar kan det eljest befaras att en straffbestämmelse inte blir tillräckligt effektiv. För oaktsam överträdelse torde annan påföljd än böter inte böra ifrågakomma. Även vid uppsåtligt brott torde böter i många fall vara den rimliga påföljden. Kommittén anser dock, att det i större utsträckning än vad som vanligen sker inom det specialstraffrättsliga området torde kunna bli aktuellt att ådöma fängelse. Detta kan exempelvis komma att visa sig nödvändigt när personer "med kontoret på fickan" kategoriskt vägrar att rätta sig efter lagens bestämmelser.

Eftersom fängelse ingår i straffskalan, tillämpas enligt praxis brottsbalkens medverkansregler analogiskt utan särskild föreskrift härom, såvida inte speciella omständigheter i fråga om brottets konstruktion föreligger. Några sådana omständigheter föreligger inte i detta fall, varför straff sålunda kan ådömas även för anstiftan och medhjälp. Kommittén har inte velat föreslå en regel, som begränsar ansvaret till endast gärningsmän, eftersom straffbestämmelsens effektivitet därigenom skulle kunna bli otillräcklig. Inom vissa delar av bilbranschen är det inte ovanligt att den som utåt uppträder som

näringsidkare endast är en bulvan för en huvudman, som står för kapitalförsörjning, lokaler m. m. Detta medför att det ofta inte går att bestraffa dem, som i realiteten är ansvariga för verksamheten, om det saknas möjlighet att straffa andra medverkande än gärningsmän.

När en lagöverträdelse har skett får det bedömas från fall till fall huruvida ansvar skall utkrävas av såväl näringsidkaren som hans anställda försäljare och andra biträden eller om ansvaret skall begränsas till endera av dem. Att straff för anstiftan eller medhjälp inte skall drabba den konsument som köper en begagnad personbil av en säljare, som inte har säkerhet ställd, säger sig självt. Hur straffansvaret skall placeras och fördelas när en lagöverträdelse begås i en juridisk persons verksamhet får bedömas utifrån de regler, som utbildats i specialstraffrättslig praxis (se Ds Ju 1975:23 s. 128 ff.).

Såsom framhållits i avsnitt 5.6 kan den, som yrkesmässigt saluhåller begagnade personbilar till konsumenter utan att ha säkerhet ställd, med stöd av marknadsföringslagen förbjudas vid vite att fortsätta därmed. Överträdelse av ett sådant vitesförbud kan i princip medföra såväl att vitet utdömes som att straff ådömes med stöd av förevarande paragraf. Det bör emellertid beaktas vid straffmätningen, att den sammanlagda påföljden inte blir oskäligt hård och detta kan eventuellt motivera en jämkning av vitet.

Andra stycket

Straffbestämmelserna i detta stycke innehåller endast böter i straffskalan. Enligt praxis tillämpas i sådana fall inte brottsbalkens medverkansregler analogiskt. För att annan medverkande än gärningsmannen skall kunna bestraffas fordras särskild föreskrift härom. Någon sådan föreskrift har inte upptagits i förslaget, eftersom kommittén inte har ansett det motiverat att i dessa fall straffbelägga annan form av medverkan än gärningsmannaskap. Angående straffansvarets placering när en förseelse begås i en juridisk persons verksamhet, se hänvisningen under första stycket.

Ogiltiga bevis, som inte återlämnas till kommerskollegium, kan tas i beslag med stöd av 27 kap. 14 a § rättegångsbalken och förklaras förverkade med stöd av 36 kap. 3 § brottsbalken.

Bestämmelsen om näringsidkarens skyldighet att lämna uppgifter om sin verksamhet till kommerskollegium syftar till att säkerhetens belopp skall kunna bestämmas på ett riktigt sätt, dvs. i realiteten att beloppet inte skall bli för lågt. Man kan lämna en oriktig uppgift också genom att förtiga väsentlig information. Om en oriktig uppgift skulle leda till att kommerskollegium bestämmer säkerheten till för högt belopp torde straffansvar inte bli aktuellt, eftersom den oriktiga uppgiften i så fall inte har medfört någon skada eller någon risk som straffbestämmelsen avser att motverka.

Såsom framgår av lagtexten är straffbestämmelsen för oriktig uppgift subsidiär i förhållande till brottsbalkens bestämmelser. Om rekvisiten för exempelvis osann eller vårdslös försäkran är uppfyllda skall sålunda den särskilda straffbestämmelsen inte tillämpas.

14 §

Kommerskollegiets beslut om vitesföreläggande får inte överklagas. Detta innebär dock inte, att ett föreläggande inte kan bli föremål för prövning i en annan instans. I samband med att talan förs vid allmän domstol om utdömande av vite måste domstolen pröva föreläggandets *laglighet*. Detta innebär bl. a. att domstolen skall ogilla ett yrkande om vitets utdömande om domstolen finner att kommerskollegium har överskridit sin behörighet eller inte har iakttagit uppställda formkrav. Däremot får domstolen inte pröva föreläggandets *lämplighet*. Domstolen får dock jämka vitesbeloppet med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

Talan mot annat beslut av kommerskollegium får föras hos kammarrätten. Enligt förvaltningsprocesslagen (1971:291), som gäller för kammarrättsprocessen, är besvärstiden tre veckor från den dag då klaganden fick del av det beslut som överklagas. Kommerskollegium är beläget i Stockholm och enligt kungörelsen (1971:1200) om kammarrätternas domkretsar m. m. skall besvär över kollegiets beslut därför föras hos kammarrätten i Stockholm.

Lagens ikraftträdande

Här kan i huvudsak hänvisas till vad kommittén har anfört i kapitel 7.

Det är naturligtvis önskvärt att kommerskollegium hinner fastställa säkerhetsbelopp för så många näringsidkare som möjligt innan lagen träder i kraft. Det torde emellertid vara uteslutet att kollegiet under tiden mellan lagens kungörande och dess ikraftträdande skall hinna samla in och granska uppgifter från samtliga berörda näringsidkare och fastställa lämpliga säkerhetsbelopp för var och en av dem. Innan lagen trätt i kraft kommer det inte heller att finnas någon möjlighet att tvinga näringsidkare att lämna uppgifter om sin verksamhet.

De näringsidkare för vilka kommerskollegium inte hinner bestämma något säkerhetsbelopp skulle, om inget annat föreskrevs, vara skyldiga att avbryta sin verksamhet vid lagens ikraftträdande. För att undvika detta föreslår kommittén, att de näringsidkare, som redan när lagen träder i kraft saluhåller begagnade personbilar till konsumenter skall få fortsätta sin verksamhet till den dag då säkerhet skall vara ställd enligt kollegiets beslut. Först från och med denna dag skall underlåtenhet att ställa säkerhet med föreskrivet belopp kunna medföra civil-, straff- och marknadsrättsliga påföljder (jfr avsnitt 5.6). En förutsättning för att en näringsidkare efter lagens ikraftträdande skall få fortsätta att bedriva sin verksamhet utan att ha ställt någon säkerhet måste dock vara att han före ikraftträdandet anmäler sig till kollegiet genom att lämna uppgifter om sin verksamhet. Dessa uppgifter skall naturligtvis vara tillräckligt utförliga för att kollegiet skall kunna bedöma verksamhetens omfattning. Kommerskollegium bör göra det lättare för näringsidkarna att lämna sådana uppgifter genom att på ett tidigt stadium utfärda tillämpningsföreskrifter.

Det undantag från skyldigheten att ställa säkerhet, som kommittén föreslår för ett inledningsskede, kommer att innebära bl. a. att köpeavtalen blir gällande mot köparna trots att säljaren inte har ställt någon säkerhet. En köpare, som vill utnyttja sin ångerrätt under tiden innan säljaren är skyldig att

ha säkerhet ställd, skall alltså lämna tillbaka bilen till säljaren utan att ha den trygghet, som en säkerhet är avsedd att ge. Köparens möjligheter att i händelse av tvist med säljaren hävda sina intressen och framtvinga återbetalning av erlagd köpeskilling blir sämre om säkerhet saknas. Den tid, under vilken vissa näringsidkare får saluhålla bilar till konsumenter utan att ha ställt säkerhet, måste därför bli så kort som möjligt.

8.3 Lagen om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Utöver vad kommittén har anfört i avsnitt 4.13.3 kan tilläggas följande. Det bör betonas att den föreslagna ändringen innebär, att beskattningsmyndigheten *får* besluta att en köpare, som har återlämnat fordonet på sätt som anges i lagen om ångerrätt, inte skall vara skattskyldig för fordonet. Beskattningsmyndigheten är alltså inte skyldig att fatta ett sådant beslut utan ges rätt att avgöra vad som är lämpligt. Det bör också framhållas, att rätten att fatta ett sådant beslut är begränsad till de fall när återlämnandet har skett såsom anges i lagen om ångerrätt. Paragrafen kan alltså inte komma till användning i andra fall av återlämnande, t. ex. efter hävning på grund av fel i godset.

8.4 Lagen om ändring i lagen (1971:238) om hemförsäljning m. m.

Det torde här vara tillräckligt att hänvisa till vad kommittén har anfört i avsnitt 4.14.

Bilaga 1 Återlämningsrätt m. m. vid köp av begagnad bil[1]

I *Konsumentens situation m. m. vid köp av begagnad personbil*

Köp av en personbil är för konsumenten normalt förenat med betydande kostnader och stort ekonomiskt risktagande. Vid sidan av eget hem och fritidshus är bilen den vara som för den enskilde konsumenten är dyrbarast i inköp och drift. Om man räknar över en längre tidsperiod kan bilägandet i många fall t. o. m. vara dyrare än innehavet av en fastighet. Vid bilköp har konsumenten inte bara att bedöma inköpsprisets storlek utan också att försöka bedöma de framtida kostnaderna för driftsunderhåll och reparation. Dessa kostnader är just för bilden exceptionellt stora i förhållande till inköpskostnaderna. Ett förhastat, felaktigt eller på annat sätt olämpligt bilköp kan därför få allvarliga ekonomiska konsekvenser för hushållet.

Bilen är tekniskt sett en alltför komplicerad vara för att en vanlig bilköpare skall ha möjlighet att själv bilda sig en välgrundad uppfattning om bilens beskaffenhet. Särskilt kan en begagnad bil redan vid köpet eller omedelbart därefter ha sådana egenskaper, att den från bruknings-, säkerhets- och konditionssynpunkt inte är sådan som köparen har anledning att vänta sig. Den enskilde konsumenten har i regel mycket svårt att bedöma, värdera och jämföra verkliga eller påstådda tekniska egenskaper hos bilen. Det gäller särskilt mot bakgrund av den mångfald bilmodeller och varianter som förekommer i det totala bilbeståndet.

Vid köp av begagnade bilar möter den enskilde konsumenten också en rad juridiska problem. Han är ofta inte klar över vid vilken tidpunkt han blir bunden av köpet. Ofta inträder den situationen att han som köpare blir bunden vid tidigare tidpunkt än säljaren. Ibland ger beteckningen på köpehandlingen anledning till missförstånd. Anmärkningarna mot bilen gör han i regel gällande sedan han blivit bunden av köpet. Även om han härvid har ett grundskydd mot fel i varan genom köplagarna kan det vara andra befogade anmärkningar, som han tänkt sig kunna göra gällande med hänsyn till säljarens – såsom det ibland senare visar sig oförbindande – påståenden inom ramen för ett allmänt lovprisande av varan. Begagnade bilar säljs också ofta utan garanti i befintligt skick. Bevisbördan för fel i varan ställer därvid stundtals konsumenten inför oöverkomliga svårigheter. I de fall garanti lämnas kan garantivillkoren variera bl. a. vad gäller garantitid.

Även s. k. blanka garantier dvs. garantier utan uppgift om vad säljaren åtagit sig förekommer. Konsumenten har därför ofta svårigheter att rätt förstå innebörden i det ingångna avtalet. Vid förhastade köp, då konsumenten inte

[1] Konsumentverkets promemoria 1974-04-25 Återlämningsrätt m. m. vid köp av begagnad bil.

rätt bedömt sin ekonomiska situation, kan han drabbas av höga annulleringskostnader om han inte vill stå fast vid köpet.

Konsumenten utsättes ofta vid köpet av en stark psykologisk påverkan genom säljarens offensiva marknadsföring. På vissa håll inom bilbranschen används marknadsförings- och försäljningsmetoder som framstår som skadliga eller olämpliga. Konsumenten möts av muntliga och opreciserade utfästelser och lockas ibland att underteckna handlingar som binder honom vid köpet, innan han egentligen beslutat sig härför. Bilens yttre skick och tilltron till säljarens allmänna uttalanden kan få honom att avstå från att närmare undersöka bilen. Konsumenten har på grund av bristande kunskaper också ofta svårt att hävda sin rätt.

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att förhållandena inom handeln med begagnade bilar är från konsumentsynpunkt i betydande utsträckning otillfredsställande. I Konsumentutredningens betänkande "Bilen och konsumenten" (SOU 1971:86) har också tidigare handeln med begagnade bilar uppmärksammats och krav på åtgärder av konsumentskyddskaraktär framförts.

Erfarenheterna från konsumentverkets problemuppfångande aktiviteter på central, regional och kommunal nivå, Allmänna reklamationsnämndens verksamhet samt liknande iakttagelser av andra konsumentorgan på bilområdet bekräftar ovannämnda olägenheter och missförhållanden.

Den enskilde konsumentens svårigheter vid köp av begagnad bil gör det enligt konsumentverkets mening särskilt angeläget med konsumentpolitiska åtgärder för att förbättra konsumentens situation vid sådana köp.

Verket har för sin del funnit att en åtgärd som väsentligt skulle förbättra konsumentens situation vid köp av begagnad bil är att införa en återlämningsrätt. Detta skulle inte bara ge köparen en viss möjlighet att prova bilens kondition utan även ge honom en allmän möjlighet att pröva om bilen passar honom och motsvarar de förväntningar han ställer på den.

För att trygga köparens rätt att återfå köpeskillingen erfordras någon form av säkerhet för säljarens utfästelse härom.

Som en ytterligare åtgärd för att stärka konsumentens ställning föreslås bestämmelser om obligatorisk besiktning vid överlåtelse av begagnad bil. En sådan åtgärd skulle inte bara ge köparen en bättre uppfattning om bilens kondition utan också medverka till en sanering av handeln genom att undermåliga fordon på detta sätt tvingas ur marknaden.

Innan verket närmare utvecklar sitt förslag skall kortfattat redogöras för verkets övriga arbeten på bilområdet samt ges en kort överblick över bilmarknaden.

II *Konsumentverkets pågående arbete på bilområdet*

Konsumentutredningen föreslog i betänkandet "Bilen och konsumenten" (SOU 1971:86) vissa konsumentpolitiska åtgärder bl. a. vid köp av begagnade bilar. I propositionen 1972:33 med förslag till riktlinjer för och organisation av samhällets konsumentpolitik m. m. uttalade departementschefen att det borde ankomma på konsumentverket, att inom ramen för delprogrammet fritid, resor m. m. närmare pröva utredningens förslag till åtgärder.

Bilområdet intar därför av skilda anledningar en framträdande plats bland

verkets arbetsuppgifter. Verket bedriver f. n. ett tiotal bilprojekt. Som ett första delresultat av detta arbete föreligger här förslag om vissa konsumentpolitiska åtgärder vid köp av begagnad bil.

En samarbetskommitté, benämnd bilkommittén, har tillsatts av konsumentverket. Kommittén är konsumentverkets kontakt- och planeringsorgan på bilområdet. I bilkommittén ingår, förutom konsumentverket, representanter för Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, AB Svensk Bilprovning, bilregisternämnden, Försäkringsbranschens Service AB, konsumentombudsmannen, Motorbranschens Riksförbund, Motororganisationernas Samarbetsorganisation, statens pris- och kartellnämnd och statens trafiksäkerhetsverk. Bilkommittén har vid sammanträden under åren 1973 och 1974 diskuterat principerna och det allmänna innehållet i föreliggande förslag.

För konkreta arbetsuppgifter på bilområdet har konsumentverket efter samråd med bilkommittén tillsatt särskilda arbetsgrupper.

En sådan arbetsgrupp har behandlat frågan om återlämningsrätt, ställande av säkerhet, överlåtelsebesiktning m. m. vid köp av begagnad bil. I arbetsgruppen ingår, förutom konsumentverket, representanter för AB Svensk Bilprovning, bilregisternämnden, konsumentombudsmannen, Motorbranschens Riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation och statens trafiksäkerhetsverk.

Konsumentverket har dessutom haft ett flertal direktkontakter med ovannämnda myndigheter och organ för att diskutera innehållet i förslaget. Vidare har verket haft kontakter med kommunikationsdepartementet, kommerskollegium och statens pris- och kartellnämnd.

Konsumentverket har under hand haft samråd med hemförsäljningskommitténs ordförande och sekreterare. Denna kommitté har bland annat att undersöka frågan om lagstiftning angående öppet köp samt i anslutning härtill uppmärksamma konsumentverkets projekt om återlämningsrätt vid köp av begagnad bil. Härvid har framkommit att problemen vid köp av begagnad bil är av sådan beskaffenhet att det finns skäl att reglera dem utanför hemförsäljningskommitténs arbete.

III *Handeln med begagnade bilar*

Antalet företag som säljer begagnade bilar är stort. En arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet beräknade i "PM med förslag rörande handeln med begagnade bilar", stencil 1963, att sammanlagt nära 1 300 företag med fast försäljningsställe sålde begagnade bilar. Antalet företag torde inte sedan dess ha minskat. Det antal personer som bedriver handel med begagnade bilar utan fast försäljningsställe beräknades av arbetsgruppen vara stort. Liknande synes vara fallet även nu.

En del företag inom handeln med begagnade bilar köper upp mer eller mindre skrotningsfärdiga fordon till lågt pris för att efter inga eller endast nödtorftiga reparationer på nytt sälja dem till enskilda konsumenter. Vid köp av fordon från sådana företag kan konsekvenserna för konsumenten bli särskilt allvarliga. Inte sällan hör dessa företag till kategorin mindre seriösa, som varken medger en rimlig ekonomisk uppgörelse med köparen eller rättar sig efter Allmänna reklamationsnämndens rekommendationer.

År 1972 var antalet nyregistrerade bilar 221 000 och 1973 226 000.

Uppskattningsvis säljs per år ungefär dubbelt så många begagnade bilar som nya. Antalet sålda begagnade bilar under 1973 kan följaktligen uppskattas till bortåt 500 000. Detta antal utgör således en stor del av den totala bilhandeln.

Motorbranschens Riksförbund (MRF) uppskattar den yrkesmässiga försäljningen av begagnade bilar till konsumenter till 470 000 under 1973. Andelen genom MRF-anslutna företag försålda begagnade bilar kan bedömas till ca 70–80 procent härav. Årligen säljs alltså 100 000 bilar av bilföretag som ej är anslutna till MRF. Siffrorna ovan innefattar ej försäljning mellan privatpersoner. Denna försäljning bedöms vara ca 10 % av den totala handeln med begagnade bilar.

Inom Allmänna reklamationsnämnden är motoravdelningen den mest belastade. Som exempel härpå kan nämnas att under år 1973 behandlades ca 450 ärenden rörande köp av begagnad bil. Dessutom mottogs mångdubbelt fler telefonsamtal inom samma område. Allmänna reklamationsnämndens utslag följs avsevärt sämre inom bilhandeln än inom övrig handel. En undersökning av efterlevnaden visar att under perioden mars–juni 1973 endast ca hälften av bilhandlare/verkstäder följt nämndens rekommendationer. Det förtjänar dock att uppmärksammas att den bristande efterlevnaden hänför sig till företag stående utanför MRF. Medlemmarna i MRF har i sina försäljningsavtal förbundit sig att följa reklamationsnämndens rekommendationer.

IV *Återlämningsrätt vid köp av begagnade personbilar*

Som inledningsvis angivits föreligger stora svårigheter för det enskilda hushållet att göra ett rätt bilköp när det gäller begagnade bilar. De problem av ekonomisk, teknisk, juridisk och psykologisk art, som är förknippade med köp av en begagnad personbil, gör det enligt konsumentverkets mening angeläget att en konsument som inte finner bilen lämplig – med hänsyn till sin ekonomiska situation, det ändamål för vilket han skall använda bilen, bilens skick eller andra omständigheter – skall kunna återlämna det köpta fordonet till säljaren inom viss kortare tid.

Den situation det här är fråga om skall inte jämställas med hävning av köp på grund av fel i varan. Återlämningsrätten skall alltså inte ses som ett alternativ till bestämmelserna i allmänna köplagen eller konsumentköplagen. Vid fel på inköpt bil kan köparen naturligtvis göra gällande de befogenheter som nämnda bestämmelser anger. Återlämningsrätten skall således inte vara knuten till ett fel i varan. Köparen bör däremot vid fel på bilen inte vara förhindrad att, om han finner det lämpligare, utnyttja återlämningsrätten. Han kan i vissa fall bedöma situationen så, att det kan vara ovisst om en reklamationstvist skulle lösas till hans fördel. I ett andra fall kan felet vara av sådan art att det endast skulle föranleda ett mindre avdrag på köpeskillingen. Köparen kan då finna det vara bättre att utnyttja återlämningsrätten.

Verket vill i detta sammanhang framhålla att det med all sannolikhet inte kommer att bli fråga om något stort antal återlämningar. Troligen kommer den genomsnittlige säljaren att råka ut för endast ett fåtal fall per år. Däremot kan naturligtvis de säljare som har mycket dåliga bilar till försäljning räkna med att få ett stort antal återlämningar. Detta är ju också en av avsikterna

med återlämningsrätten, att tvinga de dåliga bilarna ur marknaden.

En återlämningsrätt bör verka stimulerande på efterfrågan på begagnade bilar. Även om återlämningsrätten inte kommer att användas ofta får den osäkre köparen en ökad trygghet i sitt val huruvida han törs köpa en begagnad bil eller inte.

Den närmare *innebörden* av förslaget om rätt att inom viss tid efter leveransen återlämna en begagnad bil till säljaren – här kallad återlämningsrätt – vill konsumentverket beskriva på följande sätt.

När konsument av näringsidkare köper begagnad personbil avsedd huvudsakligen för enskilt bruk och bilen säljes i näringsidkarens yrkesmässiga verksamhet skall konsumenten ha rätt att återlämna denna utan att ange skälet härtill, om det sker inom en vecka från leveransen.

Detsamma bör gälla under motsvarande förutsättningar även i fråga om köp från annan än näringsidkare, om köpet förmedlas av näringsidkare som ombud för säljaren.

Konsumentverket har övervägt olika möjligheter att konstruera återlämningsrätten och därvid stannat vid att från början betrakta köp med återlämningsrätt som ett fullbordat köp, med de inskränkningar som kan följa av äganderättsförbehåll.

Konsumentverket föreslår följande *begreppsdefinitioner* beträffande återlämningsrätten.

Med konsument bör avses enskild medborgare i dennes egenskap av privatperson.

Den begagnade personbilen bör enligt konsumentverkets mening vara avsedd huvudsakligen för enskilt bruk. Denna definition får härigenom samma innebörd som motsvarande uttryck i hemförsäljningslagen, avtalsvillkorslagen och konsumentköplagen. Återlämningsrätten skall alltså kunna tillämpas också när fordonet är avsett att användas i köparens yrkesverksamhet, under förutsättning att denna användning framstår som mindre väsentlig.

Definitionen på personbil bör i detta sammanhang lämpligen vara identisk med den som anges i vägtrafikkungörelsen den 1 december 1972 (nr 603) och fordonskungörelsen den 1 december 1972 (nr 595).

En personbil bör anses som begagnad om den inte är fabriksny. Denna definition har antagits av Motorbranschens Riksförbund och bygger på förutvarande Näringslivets Opinionsnämnds praxis. Ordet fabriksny används bara för sådana fordon för vilka fabriksgarantin inte börjat löpa och som inte heller registrerats på annan än auktoriserad återförsäljare för märket i fråga.

Återlämningsrätten bör i princip begränsas till att gälla köp från näringsidkare. Termen näringsidkare bör i överensstämmelse med bl. a. konsumentköplagen fattas i vidsträckt mening, dvs. såsom omfattande varje fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt driver verksamhet av ekonomisk natur. Även den som driver yrkesmässig verksamhet som deltidssyssla bör falla in under kategorin näringsidkare, om sysslan uppvisar ett visst mått av varaktighet. Något krav på att verksamheten skall drivas i vinstsyfte bör inte uppställas.

Alla köp från näringsidkare bör inte träffas av återlämningsrätten. Som förutsättning för att återlämningsrätten skall bli tillämplig bör gälla inte bara

att köpet sker från näringsidkare utan också att bilen säljs i dennes yrkesmässiga verksamhet. Om en näringsidkare säljer en vara utanför sin yrkesmässiga verksamhet, skiljer sig detta inte nämnvärt från en försäljning som sker från en privatperson.

Kravet på att säljaren skall vara näringsidkare är givetvis uppfyllt också om näringsidkaren anlitar en privatperson som ombud.

Handlar säljaren som kommissionär är han att betrakta som näringsidkare och återlämningsrätt bör gälla. Vid försäljning av begagnade fordon förekommer ibland att näringsidkare endast förmedlar köpet och att såväl köpare som säljare är konsumenter. Regler om återlämningsrätt skulle lätt kunna kringgås om inte också köp av detta slag omfattades av återlämningsrätten. Har näringsidkare som ombud för privatperson sålt en begagnad bil bör köparen ändå kunna göra återlämningsanspråk gällande mot honom.

Återlämningsperioden bör vara en vecka räknat från den faktiska leveransdagen. Tiden bör lämpligen beräknas enligt lagen (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid och lagen (1938:107) om den 1 maj:s likställande i vissa hänseenden med allmän helgdag. Köparen bör kunna frånträda köpet genom att blott och bart återlämna bilen. Är detta av skilda skäl ej möjligt, exempelvis p. g. a. köparens sjukdom, kan köpet frånträdas genom att köparen med bud, post eller telegraf meddelar detta till säljaren inom nämnda tid. Har sådant meddelande inlämnats för befordran med post eller telegraf och försenas det eller kommer det ej fram, bör denna omständighet inte föranleda att köparen förlorar rätten att göra återlämningsrätten gällande.

Återlämningsförfarandet föreslås vara så att det skall åligga köparen att avlämna fordonet på leveransstället, vilket i regel torde vara säljarens affärslokal. Om säljaren efter försäljningen flyttat bör detta inte ha inflytande på den plats där återlämning skall ske. Vid återlämnandet skall köparen återfå den erlagda köpeskillingen med – om säljaren så kräver – ett visst mindre avdrag. Avdragets beräkning beskrives närmare under rubriken återlämningsavgift.

Om säljaren ej anträffas, vägrar återta fordonet eller vägrar återbetala köpeskillingen – med avdrag för eventuell återlämningsavgift – har köparen möjlighet, såsom nedan närmare utvecklas, att ändå utfå köpeskillingen. Han måste då lämna fordonet i betryggande förvar för säljarens räkning och erhålla kvitto eller bevis på förvaringen. Detsamma bör gälla om säljaren gått i konkurs eller hans verksamhet upphört. Sådant förvar bör kunna ske genom offentlig myndighets försorg. Om säljaren trots efterforskningar ej anträffas måste vidare regler skapas för försäljning av fordonet. Detsamma kan gälla om säljaren ej efter särskild anmodan avhämtar fordonet hos myndigheten. Även sådan försäljning kan lämpligen ske genom offentlig myndighets försorg.

Återlämningsrätten skall ge köparen rätt att under en vecka använda och prova fordonet. Detta utgör ej hinder för att fordonet bör vara i väsentligen oförändrat skick vid återlämnandet. Eftersom fordonet skall få brukas under återlämningstiden måste dock normal förslitning under denna tid accepteras.

Ansvaret för bilen under återlämningstiden bör åvila köparen. Drabbas fordonet medan det befinner sig i köparens besittning, av olyckshändelse varigenom det förstöres eller förändras, bör detta alltså ha till följd att köparen

inte får dra sig undan från köpet. Undergår däremot fordonet under återlämningstiden förändring endast genom sin egen beskaffenhet bör detta inte belasta köparen och således inte få hindra honom från att utnyttja återlämningsrätten.

Påstår säljaren vid köparens återlämnande av fordonet att detta inte är i sådant skick som han har rätt att fordra, bör det krävas att han kan styrka sitt påstående. Konsumentens återlämningsrätt skulle i många fall eljest kunna bli illusorisk. Säljaren skulle då kunna bemöta ett återlämningsanspråk med att blott och bart hävda att bilen försämrats av köparen.

En *återlämningsavgift* – beräknad på visst sätt – bör säljaren ha rätt att kräva av köparen för dennes rätt att bruka bilen under återlämningstiden.

Avgiftens storlek bör anpassas efter rådande förhållanden. Den bör därför inte regleras i den föreslagna lagen utan det bör få ankomma på konsumentverket att efter samråd med branschen och motororganisationerna fastställa avgiftens storlek. Verket vill emellertid här ange hur verket i dagsläget bedömer att avgiften skall kunna beräknas.

Avgiften bör inte sättas så lågt att köp och återlämning framstår för konsumenten som ett frestande alternativ till korttidshyrning. I gengäld bör den inte sättas så högt att återlämningsrätten blir meningslös för köparen. Den kontantinsats som erfordras vid köp av bil bör för övrigt utgöra en faktor som avhåller köparen från missbruk. Avgiften måste också ses som en kompensation till säljaren för bilens värdeminskning och som en ersättning för hans kostnader.

Återlämningsavgiften kan i dagsläget förslagsvis bestämmas till högst 300 kronor i grundavgift för en vecka och 50 mils körning. Överstiger köpeskillingen 15 000 kr. bör säljaren ha rätt att höja grundavgiften till 2 % av köpeskillingen. Milavgift bör inträda först vid längre körsträckor än 50 mil och då vara 5 kronor per mil. Syftet med milavgiften är att förhindra att missbruk sker genom att bilen begagnas till onödigt långa körningar under återlämningstiden. Nämnda belopp svarar ganska väl mot de belopp som i marknaden betingas vid återlämning av ny bil.

I köpekontraktet bör alltid angivas grundavgiftens storlek.

Rätten till inbytesbilen bör regleras. Vid ett bilköp överlämnar köparen ofta sin egen bil som dellikvid. Vill köparen i sådant fall utnyttja sin återlämningsrätt bör säljaren ha rätt att kräva att inbytesbilen återtas av köparen. Köparen skall å sin sida inte behöva återta inbytesbilen om denna skadats eller på annat sätt försämrats.

Någon rätt för köparen att fordra inbytesbilens återfående bör inte föreligga. Att ålägga säljaren att ha inbytesbilen i förvar under återlämningstiden skulle kunna medföra stora kostnader.

Inbytesbilens värde bör vid utnyttjande av återlämningsrätten alltid vara det som angivits i köpehandlingen. Förbättringar o. d. bör alltså ej påverka bilens värde vid återlämningen. Det måste krävas att inbytesbilens värde alltid anges i köpehandlingen. Detta krav är en förutsättning för en rätt reglering av återgångsprestationerna.

Vissa frågor i samband med *registrering, försäkring och skatt* vid bilköpet bör regleras. Som ovan nämnts har konsumentverket valt att i princip betrakta köp med återlämningsrätt som ett fullbordat köp. Köparen skall under återlämningsperioden anses som ägare till bilen och ha bilen registrerad på

sig, hålla den trafikförsäkrad och vara ansvarig för att automobilskatt är betald. Debiteras köparen bilskatt under återlämningsperioden och utnyttjar han sin återlämningsrätt bör han kunna kräva att säljaren ersätter honom för den sålunda debiterade bilskatten. Den del av försäkringsavgiften som alltså inte utnyttjas återbetalas av försäkringsbolaget till konsumenten.

Vad ovan föreslagits torde innebära att nuvarande bestämmelser om bilregistrering, trafikförsäkring och automobilskatt inte behöver ändras.

V *Ställande av säkerhet vid yrkesmässig försäljning av begagnade bilar*

Köparens rätt att återlämna en av honom inköpt begagnad bil kan i de fall då säljaren inte anträffas, vägrar återta bilen eller återbetala köpeskillingen bli utan värde. Motsvarande gäller då säljaren gått i konkurs eller hans verksamhet upphört. För att trygga köparens rätt i dessa situationer erfordras ett komplement till återlämningsrätten. Konsumentverket föreslår att särskilda regler om ställande av säkerhet för den som yrkesmässigt säljer begagnade bilar införes. Reglerna om ställande av säkerhet bör ges formen av lag – utformad efter mönster av resegarantilagen (SFS 1972:204).

Förfarandet för den enskilde konsumenten att få ut ersättning ur garantin bör vara enkelt. Om han misslyckas med att återfå köpeskillingen från säljaren bör han kunna vända sig till en offentlig myndighet, förslagsvis polismyndighet. Efter en enkel kontroll skulle myndigheten sedan utfärda ett intyg härom och – i förekommande fall – omhänderta berörda bil.

Det förtjänar i detta sammanhang att understrykas att det endast torde röra sig om ett ytterst begränsat antal fall per år där bilköpare tvingas vända sig till polis för att få sin rätt enligt här föreslagen lagstiftning.

Bilköparen har sedan att hos den myndighet som förvaltar säkerheten visa upp intyget och köpehandlingarna för att utfå köpeskillingen genom den av säljaren ställda garantin. Den garantiförvaltande myndigheten bör kunna utbetala beloppet utan ytterligare utredning.

Beloppet för säkerheten bör fastställas av förvaltningsorganet med hänsyn till försäljningens omfattning.

Ett minimibelopp för säkerheten bör dock anges i lagen. Konsumentverket har övervägt beloppets storlek och därvid, med hänsyn till förhållandena inom bilhandeln, funnit att ett minimibelopp om 50 000 kronor bör krävas som säkerhet.

Det kan finnas särskilda skäl som gör det befogat att medge ett lägre belopp som säkerhet. I sådana fall bör förvaltningsorganet efter prövning kunna besluta om ett lägre belopp än minimibeloppet.

Enligt konsumentverkets mening kan säkerheten bestå av en av bank eller försäkringsbolag utfärdad betalningsutfästelse, som fullgörs vid anfordran. Bilhandlare bör vara skyldig att till förvaltningsorganet lämna de uppgifter om sin rörelse som är nödvändig för prövning av säkerheten.

Frågan om en särskild *nämnd* för ärenden angående ianspråktagande av säkerheten har övervägts av konsumentverket. En sådan nämnd finns i anslutning till resegarantilagen.

Såvitt nu kan bedömas synes bilärendena vara av sådan natur att förvaltningsorganet själv kan pröva dessa. Frågan om ianspråktagande av

säkerheten innehåller inte sådana moment att skälighetsprövning är möjlig.

På grund härav anser konsumentverket att en särskild nämnd för ifrågavarande ärenden inte är nödvändig.

Vissa bestämmelser om *påföljder* är erforderliga enligt konsumentverkets bedömning.

Den som yrkesmässigt säljer begagnade bilar utan att ställa föreskriven säkerhet bör kunna ställas till ansvar härför och därvid kunna dömas till böter eller fängelse.

Den som vid fullgörandet av sin uppgiftsskyldighet enligt lagen uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift bör kunna ådömas påföljd härför.

Företag som inte efterkommer förvaltningsorganets anmaning att ställa säkerhet bör kunna föreläggas vid vite att fullgöra sin skyldighet. Om säkerheten måste tas i anspråk för återbetalning av köpeskillingen till köparen och säljaren inte kan anträffas föreslår konsumentverket att bilen säljes på offentlig auktion och att intäkten krediteras garantin.

Efterkommer ej bilhandlare anmaning från förvaltningsorganet att lämna uppgifter vilka är nödvändiga för prövning av säkerheten bör förvaltningsorganet kunna vid vite förelägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

I *bilregistret* bör införas uppgift om att säljare uppfyllt kraven på ställande av säkerhet. Förvaltningsmyndigheten bör anmäla detta till bilregisternämnden. Uppgiften i registret att garanti har ställts kan sedan överföras till registreringsbeviset. En köpare av en begagnad bil skall på så sätt av registreringsbeviset kunna se om säljaren har ställt erforderlig garanti. Vidare bör man ur registret kunna hämta uppgifter för att spåra personer som i större omfattning uppträder som säljare av bilar – dvs. som i praktiken är bilhandlare – utan att ha ställt säkerhet.

Beträffande val av *tillsynsmyndighet* kan konstateras att kommerskollegium har att tillämpa resegarantilagen. Kollegiet har även, enligt KF 11 december 1959 med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar, att kontrollera att säljare ställer sig förordningens föreskrifter till efterrättelse.

Med hänsyn härtill bör kommerskollegium ha erforderliga erfarenheter och kunskaper när det gäller prövning av säkerheten vid handeln med bilar. Genom sin verksamhet i övrigt torde kommerskollegium även ha en ingående marknadskännedom.

Konsumentverket föreslår därför att kommerskollegium utses som förvaltnings- och kontrollorgan när det gäller ställande av säkerhet vid yrkesmässig försäljning av begagnade bilar.

VI *Överlåtelsebesiktning*

Ett flertal förslag till åtgärder har i skilda sammanhang lämnats för att förbättra den nuvarande situationen beträffande bilarnas skick inom handeln med begagnade fordon. I betänkandet "Bilen och konsumenten" (SOU 1971:86) föreslogs bl. a. en obligatorisk kontrollbesiktning i samband med överlåtelse av två år eller äldre motorfordon. Besiktningen, utförd av Svensk

Bilprovning, skulle enligt förslaget utföras inom tre månader före försäljningstidpunkten. Frågan behandlades i propositionen 1972:33 av departementschefen, som förklarade att han då inte var beredd att ta ställning till utredningens förslag om obligatorisk besiktning av personbilar i samband med överlåtelse. Denna fråga skulle övervägas ytterligare.

Av de erfarenheter, som konsumentverket erhåller av Allmänna reklamationsnämnden, och de uppgifter som lämnas från regionala och kommunala handläggare framgår klart att inte sällan säljs begagnade bilar som icke uppfyller rimliga krav på säkerhet och kondition.

I syfte att höja det totala fordonsbeståndets skick och minska möjligheterna för vissa företag att sälja skrotningsfärdiga fordon föreslår konsumentverket införandet av en obligatorisk överlåtelsebesiktning.

En betydande del av reklamationerna hos Allmänna reklamationsnämnden avser motor och andra detaljer som inte omfattas av den obligatoriska kontrollbesiktningen. Denna besiktning avser enbart trafiksäkerhetsdetaljer. På begagnade bilar förekommer ofta brister som gäller konditionen i övrigt och som inte kunnat identifieras vid köpet. Av ett aktuellt testprotokoll från konditionsbesiktning kan köparen erhålla en relativt bra beskrivning av bilens tillstånd. Handläggningen av reklamationer underlättas då av protokollet framgår bilens kondition vid försäljningstidpunkten eller åtminstone vid en tidpunkt nära denna. En ytterligare effekt av ett besiktningstvång är att säljaren i vissa fall skulle tvingas att reparera bilarna eller att föra dem ur marknaden.

Omfattningen av överlåtelsebesiktningen föreslås därför inte bara vara trafiksäkerhetskontroll utan också kontroll av bilens kondition i övrigt. Det bör få ankomma på konsumentverket och AB Svensk Bilprovning att gemensamt fastställa innehållet i överlåtelsebesiktningen och att ändra kraven alltefter utvecklingen gör det erforderligt.

Bestämmandet av *tidsrymden* mellan besiktningen och försäljningen är viktigt. Är tidsrymden alltför lång kan allvarliga fel på fordonet hinna uppstå under denna tid. En för lång tidsrymd skulle därför inte ge ett tillfredsställande konsumentskydd.

Enligt konsumentutredningens förslag borde besiktning utföras inom tre månader före försäljningstidpunkten. Denna tidsrymd är, enligt de erfarenheter konsumentverket har, alltför lång. Den period som längst kan accepteras bör vara en månad före försäljningstidpunkten. Även denna tid kommer säkerligen i många fall att visa sig vara för lång men med hänsyn till de resurser som annars måste ställas till förfogande måste den godtas. Vill köparen eller säljaren ha ett mer aktuellt utlåtande om bilens kondition har de naturligtvis möjlighet att föranstalta om en ny besiktning.

Verket föreslår följaktligen att överlåtelsebesiktningen skall ha skett senast en månad före försäljningen.

Utförandet av den obligatoriska överlåtelsebesiktningen föreslår konsumentverket ske hos AB Svensk Bilprovning. Genomförande av en sådan besiktning är enligt uppgift från AB Svensk Bilprovning fullt möjligt.

AB Svensk Bilprovning utför årligen ca tre miljoner trafiksäkerhetsbesiktningar och ca 12 500 konditionsbesiktningar, varav 1 500–2 000 gäller konditionsbesiktning av privata bilar. En obligatorisk överlåtelsebesiktning skulle höja antalet besiktningar från ca 3 miljoner till ca 3,5 miljoner. AB

Svensk Bilprovning har 160 stationer varav knappt hälften har utrustning för konditionsbesiktning. En sådan besiktning tar f. n. 1,5–2 timmar att genomföra. Konditionsbesiktningsprogrammet omarbetas för närvarande av AB Svensk Bilprovning. Besiktningstiden väntas därvid kunna nedbringas.

AB Svensk Bilprovning behöver en viss tid för planering och för att förse samtliga bilprovningsstationer med utrustning och personal för överlåtelsebesiktning.

Besiktningsskyldigheten föreslogs av konsumentutredningen i betänkandet "Bilen och konsumenten" begränsad till försäljning till slutlig konsument. Undantagna skulle sålunda bli försäljning från privatperson till bilhandlare och försäljning bilhandlare emellan.

Enligt konsumentverkets mening skulle en begränsning av besiktningsskyldigheten innebära att bilhandlare kunde uppträda som privatperson och härigenom kringgå bestämmelserna.

Vidare skulle en sådan besiktning ge säljaren/konsumenten en objektiv upplysning om värdet på hans bil. Detta skulle ge honom en bättre position vid diskussioner om värdet på hans bil.

Om bilen vid den föreslagna överlåtelsebesiktningen är behäftad med trafikssäkerhetsfel, förutsättes samma regel gälla som vid den obligatoriska kontrollbesiktningen.

Konsumentverket föreslår att överlåtelsebesiktning skall gälla vid all försäljning av begagnade bilar, sålunda även vid försäljning mellan konsumenter.

Krav bör ställas på att *protokollet* från överlåtelsebesiktningen åtföljer bilen och finns tillgängligt för presumtiva bilköpare.

Ansvar bör kunna utkrävas av säljaren om en begagnad bil säljes utan att ha genomgått den föreslagna obligatoriska överlåtelsebesiktningen.

Registrering av genomförda besiktningar bör ske i bilregistret. Detta föreslås ske efter anmälan om besiktning för ett visst fordon hos AB Svensk Bilprovning.

VII *Informationsåtgärder*

Konsumentverket har enligt sin instruktion bl. a. att informera om lagstiftning av intresse för konsumenterna. Införes en lag om återlämningsrätt är det verkets avsikt att genomföra ett informationsprogram härom.

Det krävs en allmän information om innehållet i reglerna. En sådan information kan genomföras genom press, radio och TV. Dessutom bör övervägas om en särskild broschyr skall utarbetas. Denna broschyr skulle förslagsvis kunna spridas genom konsumentverket och övriga centrala, regionala och kommunala konsumentorgan. En spridning genom trafiksäkerhetsverket, AB Svensk Bilprovning, motororganisationerna samt i vissa delar bilregisternämnden bör också övervägas. Berörda branschorgan bör lämpligen medverka även vid information till allmänheten.

Informationsåtgärder bör också vidtas genom att upplysning om köparens rättigheter på tydligt sätt anges i de köpehandlingar och övriga handlingar som överlämnas till bilköpare i samband med bilköp.

Den närmare utformningen av informationsåtgärderna utarbetas lämpligen i samråd mellan konsumentverket och övriga berörda organ.

VIII *Sammanfattning*

För att stärka konsumentens ställning vid köp av begagnad bil föreslår konsumentverket tillskapandet av en lag om obligatorisk återlämningsrätt m. m. vid köp av begagnad personbil. Lagen kan förväntas få två slag av effekter – köparens ställning kommer att förbättras och marknaden kommer att saneras.

Huvudpunkterna i förslaget är följande:

1) Köpare av begagnad bil skall ha rätt att inom viss begränsad tid återlämna bilen och återfå köpeskillingen.

2) Den som yrkesmässigt säljer begagnade bilar skall ställa säkerhet för sitt åtagande att återlämna köpeskillingen.

3) Begagnad bil skall konditionsbesiktigas före överlåtelsen för att ge såväl köpare som säljare en så riktig bild som möjligt av bilens tillstånd.

Bilaga 2 Sammanställning av remissyttranden över Bilaga 1[1]

Förteckning över remissinstanser

Hovrätten för Västra Sverige
Rikspolisstyrelsen
Statens trafiksäkerhetsverk
Bilregisternämnden
Riksskatteverket
Kommerskollegium, med yttranden från
- Stockholms handelskammare
- Handelskammaren i Göteborg
- Skånes handelskammare
- Östergötlands och Södermanlands handelskammare
- Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län
- Gotlands handelskammare

Marknadsdomstolen
Näringsfrihetsombudsmannen (NO)
Konsumentombudsmannen (KO)
Statens pris- och kartellnämnd (SPK)
Hemförsäljningskommittén
AB Svensk Bilprovning
Sveriges Köpmannaförbund
Motorbranschens Riksförbund (MRF)
Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening
Kungl. Automobil Klubben (KAK)
Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)
Motormännens Riksförbund (M)
Svenska Försäkringsbolags Riksförbund
Folksam
Landsorganisationen i Sverige (LO) med yttrande från Metallindustriarbetareförbundet
Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)
Oljekonsumenternas Förbund (OK)
Kooperativa Förbundet och Trafikförsäkringsföreningen har avstått från egna yttranden och hänvisat till yttranden från resp. OK och Svenska Försäkringsbolags Riksförbund.

[1] upprättad inom handelsdepartementet 1974-10-08.

1 Sammanfattning av remissvaren

Remissinstanserna ansluter sig i huvudsak till konsumentverkets uppfattning att konsumenternas ställning vid köp av begagnad bil bör förstärkas. Remissinstanserna har i regel en positiv inställning till syftet med förslaget och till förslaget som helhet. Ett flertal remissinstanser påpekar att förslaget är allmänt hållet. En del menar att det är så skissartat att ställning till förslaget i nuvarande utformning inte kan tas. Man efterlyser på vissa områden kompletterande undersökningar. Hemförsäljningskommitténs arbete nämns och flera instanser menar att förslaget föregriper kommitténs arbete. Några föreslår att förslaget överlämnas till kommittén för slutlig justering.

Sammanfattningsvis uppfattas förslaget som en riktig men ofullbordad insats på området.

2 Allmänna synpunkter

2.1 *Allmänna synpunkter på konsumentens situation vid köp av begagnad bil*

Bland remissinstanserna finns en stor samstämmighet beträffande värdet av ett förbättrat konsumentskydd på bilområdet. Det finns inte någon instans som framför kritik mot att bilköparens situation ägnas ökad uppmärksamhet. *Flertalet* instanser instämmer i det allmänna syftet och *delar i princip* konsumentverkets synpunkter på konsumentens situation vid köp av begagnad bil. Enligt *AB Svensk Bilprovning* får det anses dokumenterat att förhållandena inom handeln med begagnade bilar motiverar ytterligare insatser till förmån för konsumenterna. Ett par instanser är tveksamma såsom

Hovrätten för Västra Sverige, vilken visserligen inte ifrågasätter vad konsumentverket anför om behovet av att införa en lagfäst rätt för konsumenter att frånträda köp av begagnade personbilar (återlämningsrätt), men som vill betona att konsumenternas ställning redan är avsevärt stärkt bl. a. genom konsumentköplagen, genom tillskapandet av Allmänna reklamationsnämnden och genom det särskilda rättegångsförfarandet i tvistemål om mindre värden.

Rikspolisstyrelsen biträder visserligen förslaget att åtgärder vidtas i syfte att stärka konsumentens ställning men framhåller samtidigt att köplagen och konsumentköplagen i förening med branschöverenskommelser sannolikt kan erbjuda ett tillräckligt skydd för konsumenten mot felaktiga och förhastade köp.

2.2 *Allmänna synpunkter på behovet av särreglering på bilområdet*

Det har enligt konsumentverket framkommit att problemen vid köp av begagnad bil är av sådan beskaffenhet att det finns skäl att reglera dem utanför hemförsäljningskommitténs arbete. Bland de remissinstanser som uttalat någon mening härom, finns en blandad inställning till behovet av att särbehandla och särreglera bilhandeln. Flera av dessa nämner möjligheten att

överlämna promemorian till hemförsäljningskommittén för vidare utredning och för utarbetande av lagtext.

Hemförsäljningskommittén bekräftar vad som sägs i promemorian om att de problem, som rör handeln med begagnade bilar, i många avseenden är så speciella att det finns skäl att särreglera detta område. Ett genomförande av förslaget torde inte heller behöva menligt inverka på kommitténs överväganden.

Sveriges Köpmannaförbund anför att normalt sett skulle ett delförslag inom ett specifikt branschområde som berör återlämningsrättens principfrågor remitteras till hemförsäljningskommittén för att ingå i dess arbetsuppgifter. Förbundet vill påpeka möjligheten av att så kan ske även i detta fall. Det synes dock förbundet av flera skäl tänkbart att lämna utan erinran förslaget om att göra återlämningsrätten för begagnade personbilar till föremål för behandling och lagstiftning i särskild ordning.

NO framhåller att det hade varit önskvärt att som underlag för bedömningen få en närmare redovisning dels varför bilbranschens problem är så speciella att de bör regleras genom en särskild lagstiftning, dels varför frågan om återlämningsrätt inte bör få en samlad prövning med utredning av bl. a. de alternativa lösningar som angivits i direktiven för hemförsäljningskommitténs arbete.

Marknadsdomstolen menar att det ligger nära till hands att den i förslaget framförda konstruktionen kan föreslås bli införd även på andra områden. Följden av en ev. utvidgning av lagstiftningen skulle dock bli en ganska vittgående förändring av det regelsystem som nu finns i köplagarna. Detta talar till förmån för att hithörande problematik inte behandlas isolerat och enbart gällande begagnade personbilar såsom skett i förslaget.

Stockholms Handelskammare anför att det kan diskuteras om bilbranschen skall inta en särställning och bli föremål för en lagreglering som i och för sig kan vara motiverad även för andra varugrupper.

Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län anser sig kunna tillstyrka en speciallagstiftning även om betänkligheter hyses mot att en speciell konsumentgrupp erhåller ett speciellt lagskydd på vilket även andra konsumenter av dyrare, begagnade kapitalvaror kan ha ett berättigat anspråk.

LO förutsätter att arbetet med att ta fram lagtext kommer att ske i nära samarbete med hemförsäljningskommittén.

Hovrätten för Västra Sverige påpekar att promemorieförslaget måste sägas föregripa hemförsäljningskommitténs arbete. Även om det med hänsyn till de särpräglade förhållandena inom bilhandeln visar sig motiverat med särskilda regler för denna bransch, är det enligt hovrättens mening angeläget att lagstiftningen om återlämningsrätt inte i onödan skiljer sig från de regler om öppet köp i allmänhet som kan komma att bli resultatet av kommitténs arbete.

KO anser att förslaget om återlämningsrätt vid köp av begagnade bilar bör bli föremål för ytterligare överväganden. Dessa synes lämpligen kunna ske inom ramen för hemförsäljningskommitténs arbete.

MRF påpekar att förslaget föregriper det arbete som pågår inom hemförsäljningskommittén. Enligt förbundet finns det god anledning att avvakta med specialingripanden mot en särskild bransch innan de principiella civilrättsliga respektive konsument- och företagsekonomiska förutsättning-

arna blivit noggrannt presenterade.

Det lämpligaste förfaringssättet enligt *Östergötlands och Södermanlands handelskammares* mening vore att avvakta resultatet av hemförsäljningskommitténs arbete innan åtgärder vidtas i anledning av promemorian.

2.3 *Allmänna synpunkter på konsumentverkets förslag till åtgärder*

Den enskilde konsumentens svårigheter vid köp av begagnad bil gör det enligt konsumentverkets mening särskilt angeläget med konsumentpolitiska åtgärder för att förbättra konsumentens situation vid sådana köp. Konsumentverket föreslår införandet av en återlämningsrätt kompletterad med en garantifond. Som ytterligare åtgärd föreslås bestämmelser om obligatorisk överlåtelsebesiktning av begagnad bil.

Ett övervägande antal remissinstanser *har en positiv inställning* till förslaget i stort och *ansluter sig i sak* till att införa obligatorisk återlämningsrätt m. m. Inställningen till förslaget varierar dock i så måtto att intresset ligger på genomförandet av olika delar av förslaget. Praktiskt taget samtliga instanser har synpunkter på enskildheter i förslaget. *KO* och *KAK* anger auktorisation av bilhandlare som en alternativ lösning.

LO, OK, Folksam finner det framlagda förslaget som helhet bra och tillstyrker en lagstiftning som i stort överensstämmer med de riktlinjer som skisserats. Det uttalandet gäller även för *Svenska Metallarbetareförbundet* och *TCO.*

Hemförsäljningskommittén finner det framlagda förslaget i huvudsak välmotiverat.

SPK ansluter sig till förslaget men förordar vissa ändringar.

Kommerskollegium har efter övervägande ansett att det finns goda skäl att genomföra förslaget efter en viss överarbetning. *Handelskammaren i Göteborg* kan för sin del också i det väsentliga ansluta sig till framlagda förslag. Detsamma gäller för *handelskammaren för Örebro och Västmanlands län, Gotlands handelskammare* och *Skånes handelskammare,* som dock kraftigt vill understryka vikten av att om de föreslagna reglerna införs dessa ges en utformning och tillämpning som garanterar en verklig konkurrensneutralitet inom hela branschen omfattande samtliga yrkesmässiga utövare. Kan inte detta angelägna krav på ett godtagbart sätt uppfyllas torde för frågans lösning andra än i förslaget anvisade metoder få övervägas.

MHF ser förslaget som ett beaktansvärt underlag för en fortsatt diskussion om hur nämnda problem skall lösas.

Marknadsdomstolen anför att förslaget om återlämningsrätt bör utredas ytterligare innan ett ev. lagförslag presenteras. I detta sammanhang pekar marknadsdomstolen på att det nog finns möjlighet att utan en så omfattande reglering som föreslagits komma till rätta med vissa av de problem som den oreglerade handeln med begagnade bilar innebär, t. ex. genom en konstruktion liknande den som kommit till uttryck i hemförsäljningslagen.

NO, som framhåller att förslaget i och för sig är positivt, ifrågasätter om det finns tillräckliga skäl att kombinera återlämningsrätten med det förslagna garantisystemet. En så omfattande reglering av en hel bransch bör ske endast om starka skäl föreligger. NO pekar på möjligheten att inrikta saneringssträ-

vandena mot de bilhandlare/verkstäder som ej följer reklamationsnämndens rekommendationer genom att exempelvis ge nämnden rätt att kräva garanti som villkor för fortsatt näringsutövning.

Enligt *rikspolisstyrelsens* mening bör effekten av den obligatoriska överlåtelsebesiktningen först undersökas innan ytterligare laga åtgärder vidtas. Den åsikten delar *statens trafiksäkerhetsverk*, som anför, att en lagfäst återlämningsrätt på en vecka inte skulle skapa väsentligt bättre förutsättningar att bedöma ett köps ekonomiska konsekvenser på längre sikt. Om en återlämningsrätt vid köp av begagnade personbilar skulle komma till stånd ifrågasätter verket om behov föreligger även av överlåtelsebesiktning i fallen: försäljning från privatperson till bilhandlare och vid överlåtelser bilhandlare emellan.

Marknadsdomstolen framhåller likaså att det vore värdefullt om man i första hand kunde undersöka och avvakta erfarenheterna av en utvidgad besiktningsskyldighet innan man överväger en lagstiftning om återlämningsrätt.

KAK pekar på att en alternativ lösning till förslaget om återlämningsrätt skulle vara någon form av auktorisering av bilförsäljare.

KO anför att ett annat och mer övergripande sätt att uppnå den sanering av handeln med begagnade bilar, som tveklöst är önskvärd från konsumentsynpunkt men som inte innebär samma risk för utslagning av seriösa, mindre företag, kan vara någon form av auktorisation. Med auktorisation sammanhängande lagstiftningsfrågor synes lämpligen kunna prövas av konsumenttjänstutredningen.

Bilregisternämnden framhåller att omfattningen av den begagnade bilhandeln självfallet bör tillmätas stor betydelse vid bedömning av vilka resurser ett eventuellt genomförande av de i promemorian upptagna förslagen skulle komma att kräva. De av konsumentverket angivna antalsuppgifterna härvidlag ger en felaktig bild av verksamhetens storlek. Detta förhållande har av nämnden påpekats i flera sammanhang.

2.4 *Allmänt omdöme om promemorian*

Flera av remissinstanserna pekar på att förslagen är allmänt hållna och att utkast till lagtext saknas. Promemorian betraktas i första hand som en grund för vidare utredning och arbete i frågan. Viss kritik framförs mot otillräcklig behandling av enskildheter i förslagen och mot att effekterna av förslagens genomförande inte tillräckligt utretts. En del kritiska instanser menar att promemorian inte ger tillräckligt underlag för ställningstagande i frågan.

Marknadsdomstolen framhåller att förslaget, måhända avsiktligt, är tämligen allmänt utformat vilket försvårar möjligheten att i detalj yttra sig över densamma. Flera frågor bör utredas ytterligare innan ett ev. lagförslag presenteras.

Hovrätten för Västra Sverige anför att förslaget uppenbarligen inte åsyftar att vara fullständigt. Det innehåller sålunda varken utkast till författningstext eller någon grundligare behandling av de rättsliga frågor som måste lösas i samband med den föreslagna reformen. Med hänsyn härtill ger promemorian inte underlag för någon slutlig bedömning i detalj av den skisserade

lagstiftningen.

Kommerskollegium anför att förslagen är allmänt hållna och att en viss överarbetning torde erfordras innan en författningsmässig reglering kan ske.

Enligt *NO* ger den skiss som konsumentverket lämnat inte erforderligt underlag för ställningstaganden rörande förslaget om återlämningsrättens utformning. Ytterligare utredning erfordras i denna del.

Hemförsäljningskommittén anför att åtskilligt arbete återstår när det gäller den rättsliga analysen och bearbetningen av förslagets enskildheter.

AB Svensk Bilprovning anser sammanfattningsvis att det av konsumentverket framlagda förslaget om överlåtelsebesiktning inte utgör tillräckligt underlag för ett ställningstagande i frågan. Flera viktiga frågeställningar bör utredas närmare före ett beslut i ärendet. Trafiksäkerhetsverket bör beredas tillfälle att deltaga i detta arbete.

En avgörande brist i promemorian är enligt *MRF* att man däri inskränkt sig till att i tämligen generella termer skissera ett försäljningssystem för begagnade bilar utan att de djupare och mer långsiktiga effekterna ens tillnärmelsevis analyserats. Förslaget torde sålunda innan lagstiftning kommer till stånd behöva bli föremål för noggranna kompletterande utredningar.

Sveriges Köpmannaförbund finner inte anledning att gå närmare in på promemorians enskildheter, vilka för övrigt varken gjorts till föremål för klara analyser eller formulerats i lagtext.

MHF anför att förslaget är utformat i tämligen generella termer med ofta opreciserade formuleringar, som icke kan läggas till grund för en ev. lagstiftning. Förbundet förutsätter därför att kompletterande undersökningar genomförs samt att lagförslag utarbetas och blir förmål för ny remissbehandling.

Svenska Försäkringsbolags Riksförbund och *Trafikförsäkringsföreningen* menar att det är en brist i verkets utredning att någon kalkyl över priseffekterna inte framlagts eftersom värdet av det rent ekonomiska konsumentskyddet borde ha kunnat ställas mot konsumentens egna ökade kostnader.

Rikspolisstyrelsen framhåller att möjligheterna till bindande överenskommelser med de större branschorganisationerna ej närmare synes ha undersökts. En självsanering av branschen torde kunna åstadkommas även på detta sätt.

Riksskatteverket konstaterar att promemorian inte innehåller några överväganden av exekutionsrättslig art. Åtskilliga åtgärder som föreslås kan dock komma att vara av exekutiv art.

SPK påpekar att konsumentverket i sin utredning inte har berört de konsekvenser ställande av garanti kan få för prisbildningen och konkurrensförhållandena på marknaden.

3 Återlämningsrätt vid köp av begagnad bil

3.1 Innebörden av förslaget

Ett övervägande antal remissinstanser kan i princip instämma i innebörden av förslaget som sådant. *Tillstyrker* utan några direkta reservationer gör sålunda *Stockholms handelskammare, Göteborgs handelskammare, Skånes handelskammare, Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län, Östergötlands och Södermanlands handelskammare, Gotlands handelskammare, NO, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, KAK, Riksskatteverket, Kommerskollegium, Folksam, MHF, M, Svenska Försäkringsbolags Riksförbund, LO, TCO, OK.*

Hovrätten för Västra Sverige framhåller att risk finns att många bilköpare tror att återlämningsrätten sätter ur spel köparens köprättsliga befogenheter vid säljarens kontraktsbrott.

Hemförsäljningskommittén anser att förslaget i vissa delar är något oklart. Detta har naturligen sin förklaring i att något förslag till lagtext inte utarbetats.

KO finner det svårt att ta slutlig ställning till förslaget i denna del (finner det önskvärt med utredning enligt de linjer som anges i direktiven för hemförsäljningskommitténs arbete).

En ovillkorlig förutsättning för att *MRF* för sin del skall acceptera återlämningsrätten är att den är fullständigt konkurrensneutral, dvs. att all kommersiell bilförsäljningsverksamhet kommer att omfattas av systemet.

Enligt *marknadsdomstolen* kan man inte tala om en "obligatorisk rätt". Den språkliga konstruktionen är felaktig; antingen får man stryka ordet obligatorisk eller också benämna förslaget obligatorisk återtagningsskyldighet.

M tillstyrker förslaget i princip men påpekar att det torde innebära vissa nackdelar för konsumenten.

Statens trafiksäkerhetsverk menar att återlämningsrätten åtminstone till viss del kan komma att motverka sitt syfte därför att köparen nu med större "lättsinne" ger sig in på en bilaffär.

För att undvika att de föreslagna reglerna uppmuntrar mindre seriösa köpare till bilköp bör konsumentverket utarbeta klara köpråd anser *KAK*.

3.2 *Tillämpningsområdet*

Konsumentverket föreslår att konsument skall ha rätt att återlämna begagnad personbil som är köpt av näringsidkare i dennes yrkesverksamhet om bilen är avsedd huvudsakligen för enskilt bruk. Detsamma bör gälla även i fråga om köp från annan än näringsidkare om köpet förmedlas av näringsidkare som ombud för säljare.

Remissinstanserna har *vanligtvis inga invändningar* mot valet av tillämpningsområde *men vissa kompletteringar görs* bl. a. i fråga om småföretagare, nya bilar, auktioner.

Hovrätten för Västra Sverige ifrågasätter om inte lagen bör utvidgas till att gälla också till skydd för den som köper en begagnad bil avsedd att användas i en mindre rörelse, exempelvis ett lantbruk. Skyddsintresset synes inte sällan vara väl så uttalat i fråga om småföretagares bilköp.

Riksskatteverket föreslår att återlämningsrätten omfattar alla fysiska personer oavsett bilens användning.

Kommerskollegium framhåller att det finns skäl som talar för att återlämningsrätten även bör gälla för nya personbilar. Det torde vara lika svårt för den enskilde konsumenten att i förväg avgöra om en viss bil är lämplig för honom vare sig den är ny eller begagnad. Ytterligare undersökning på denna punkt önskas. Kollegiet kan tillstyrka begränsningen till köp från säljare i dennes yrkesmässiga verksamhet. Viss tveksamhet anförs dock mot bestämmelsen att bilen skall vara avsedd huvudsakligen för enskilt bruk. De administrativa förenklingar som står att vinna genom att utvidga skyddet även till näringsidkare är så betydande att utvidningen bör övervägas. Lagen bör dock inte vara tillämplig på försäljningar mellan bilsäljare.

Marknadsdomstolen vill ifrågasätta om inte återlämningsrätten bör gälla även vid försäljning mellan privatpersoner.

MHF ser det som särskilt angeläget att om en lagstadgad återlämningsrätt införs denna kommer att gälla den yrkesmässiga bilhandeln som helhet och att bestämmelserna får en sådan utformning att den så långt som möjligt hindrar kringgående genom "bilauktioner" etc.

Bilregisternämnden undrar om återlämningsrätten skall kunna göras gällande vid försäljning på offentlig auktion eller på exekutiv auktion eller under hand.

Riksskatteverket vill föreslå att såväl exekutiv försäljning som annan försäljning av offentlig myndighet undantas från de föreslagna reglerna om återlämningsrätt.

3.3 *Begreppsdefinitioner*

Konsumentverket föreslår i promemorian vissa begreppsdefinitioner avseende återlämningsrätten. Flertalet remissinstanser har inte uttalat några synpunkter på dessa.

M tillstyrker föreslagna begreppsdefinitioner. Definitionen rörande fabriksny bör dock justeras.

Kommerskollegium pekar på att begreppen ny och begagnad är relativt oprecisa. Det gör också *Bilregisternämnden*, som anför, att begreppet begagnad bil bör ges en entydigare och mera adekvat utformning.

Handelskammaren i Göteborg befarar att avgränsningen "framstår vara mindre väsentlig" kan bli svår att fastställa i praktiken. En mera preciserad regel vore värdefull.

Kommerskollegium anser att i lagtexten klart bör utsägas att återlämningsrätten alltid får göras gällande mot en förmedlande näringsidkare som aktivt medverkar vid köpet.

3.4 *Återlämningsperioden*

Enligt konsumentverkets förslag bör återlämningsperioden vara en vecka räknat från den faktiska leveransdagen. Synpunkter på återlämningsperiodens längd har *MHF*, *M* och *OK*, som samtliga anser att perioden bör utsträckas till 10 eller 14 helgfria dagar.

Hemförsäljningskommittén anför att som huvudregel bör gälla att köparen,

för att bli fri från köpet, inom en vecka återlämnar fordonet på leveransstället.

Kommerskollegium är tveksam om en vecka är tillräcklig för att köparen skall kunna bilda sig en uppfattning om bilen men anser dock att en vecka kan gälla i avvaktan på praktiska erfarenheter.

För *rikspolisstyrelsen* förefaller det tveksamt om tiden för rätt till återlämning – en vecka – är tillfyllest för att konsumenten fullt skall kunna bedöma riktigheten av sitt köp.

3.5 *Återlämningsförfarandet*

Köparen bör kunna frånträda köpet genom att blott och bart återlämna bilen. Är detta av skilda skäl ej möjligt kan köpet frånträdas genom att köparen meddelar detta till säljaren inom en vecka. Det skall åligga köparen att avlämna fordonet på leveransstället. Om säljaren ej anträffas etc. måste köparen lämna fordonet i betryggande förvar för säljarens räkning. Sådant förvar bör kunna ske genom offentlig myndighets försorg. Vid återlämnandet skall bilen vara i väsentligen oförändrat skick. Normal förslitning måste dock accepteras.

Hovrätten för Västra Sverige tillstyrker i princip återlämningsförfarandet men vill förorda att det alltid skall krävas att köparen uttryckligen förklarar sig frånträda köpet. Det synes i vissa situationer inte rimligt att säljaren skall utan viljeförklaring från köparens sida behöva finna sig i att köpet återgår. Krav på sådan förklaring från köparens sida står också i överensstämmelse med regeln i 60 § köplagen om öppet köp. Enligt hovrättens mening är det rimligt att skyldigheten att återställa bilen på leveransstället åvilar köparen och inte säljaren.

Det ligger i systemets natur anser *MRF* att kunden vid återlämnandet inte skall behöva ange något särskilt skäl för sin önskan att frånträda köpet. Formkraven bör dock kompletteras med en rätt för säljaren att få fordonet transporterat till sig på köparens bekostnad.

Hemförsäljningskommittén pekar på uttrycket "fordonet bör vara i väsentligen oförändrat skick" och understryker vikten av att rättsligt kvalificerande uttryckssätt om möjligt ges samma innebörd i olika lagar. *LO* anför att uttrycket "i väsentligen oförändrat skick" måste kompletteras och preciseras, vilket blir en uppgift vid utformande av lagtext.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening anför att det är angeläget att köparen fysiskt återlämnar bilen inom den angivna fristen. Det är ej rimligt att återlämnandet skall kunna uppskjutas på obestämd tid efter ett enkelt meddelande från köparen.

3.6 *Ansvaret för bilen*

Ansvaret för bilen under återlämningstiden bör åvila köparen enligt konsumentverkets förslag. Påstår säljaren vid återlämnandet av bilen att denna inte är i sådant skick som han har rätt att fordra, bör det krävas att han kan styrka sitt påstående.

Kommerskollegium delar konsumentverkets uppfattning att säljaren skall kunna styrka ett påstående att bilens skick har försämrats men anser

samtidigt att detta ställer mycket stora krav på säljaren. Det synes kollegiet angeläget att i samråd med branschen utveckla former för en standardiserad beskrivning av en bils allmänna kondition.

Enligt *Hovrätten för Västra Sverige* framgår det inte tydligt i promemorian när ansvaret för bilen återgår till säljaren; vid besittningsövergången eller vid "återlämningsperiodens" utgång.

M tillstyrker att ansvaret under återlämningsperioden i princip skall åvila köparen.

3.7 *Återlämningsavgiften*

Säljaren bör enligt förslaget ha rätt att kräva en återlämningsavgift av köparen. Avgiftens storlek bör anpassas efter rådande förhållanden. Den bör därför ej regleras i lag utan fastställas av konsumentverket efter samråd med branschen och motororganisationerna. Återlämningsavgiften har av konsumentverket i dagsläget beräknats till 300 kronor i grundavgift för en vecka och 50 mils körning.

Samtliga remissinstanser *utom en tillstyrker* att en återlämningsavgift tas ut av köparen. *En majoritet* av instanserna *avstyrker* dock *själva beräkningssättet* för avgiftens storlek.

Enligt *KO:s* uppfattning bör utnyttjandet av en återlämningsrätt inte kosta pengar för konsumenten. KO kan därför inte tillstyrka en konstruktion av återlämningsrätten som ger säljaren en möjlighet att i varje enskilt fall kräva en grundavgift i storleksordningen 300 kronor om köparen utnyttjar denna rätt.

SPK anför att en hög återlämningsavgift kan komma att väsentligt begränsa värdet av återlämningsrätten för konsumenten.

M accepterar att en avgift uttas men anför att denna bör vara realistisk. Förbundet framhåller att om avgiften ligger i den föreslagna storleksklassen, detta kan bli en god inkomstkälla för säljaren. Förbundet tänker då på bilar i prisklassen 1 000–1 500 kronor som kan tänkas återlämnas ett flertal gånger till säljaren. Enligt förbundets mening bör avgiften bestå av en fast del och en rörlig procentuell del som varierar med köpeskillingen. Avgiften bör inte fastställas i lag utan kontinuerligt bli föremål för ändringar. Avgiften bör fastställas genom förhandlingar mellan Motorbranschens Riksförbund å ena och M och konsumentverket å andra sidan.

NO framhåller att om återlämningsavgiften fastställs till ett lägre belopp än den faktiska återtagningskostnaden kommer detta att innebära, att bilköpare som inte begagnar sig av återlämningsrätten får subventionera de bilköpare som begagnar sig av denna rätt. Över huvud taget kan ifrågasättas lämpligheten av att en avgift av detta slag fastställs centralt av en myndighet. En sådan avgift bör bestämmas av den rådande marknadssituationen och individuella kostnadsförhållanden.

Enligt *statens trafiksäkerhetsverk* bör kostnaden inte till någon del övervältras på den som inte utnyttjar sin återlämningsrätt. Avgiften bör beräknas så att den täcker de faktiska merkostnaderna inkl. beräknad värdeminskning.

LO har inget att invända mot att en återlämningsavgift tas ut. Avgiftens storlek bör fastställas av konsumentverket efter beaktande av bl. a. kostna-

derna för att hyra en bil under motsvarande period. Återlämningsavgiftens storlek skall alltid klart och tydligt anges i köpekontrakten så att denna inte kommer som en obehaglig överraskning för konsumenten. *TCO* delar denna uppfattning.

OK föreslår en uppjustering av beloppet.

Avgiftsfrågan bör bedömas ur kostnadstäckningssynpunkt och ej ensidigt ur värdeminskningssynpunkt framhåller *MRF*. En ej kostnads- och värdeminskningstäckande ersättningsnorm kommer att innebära allvarliga risker för snedvridning av prisbildningen, vars effekter kan bli allvarliga ur konsumentsynpunkt.

MHF avstår från ett preciserat uttalande rörande avgiftens storlek men anför att avgiften inte bör sättas så lågt att återlämning blir ett lockande alternativ till korttidsuthyrning.

Stockholms handelskammare ifrågasätter starkt skäligheten i de belopp konsumentverket angivit. Kostnaderna för hanteringen av bilen genom ännu en försäljningsomgång måste utgöra det primära underlaget för en skäighetsskattning av vad som är rimlig grundavgift. Handelskammaren förordar att avgiften sätts till ett högre belopp än vad konsumentverket angivit. Likaså bör en indexreglering införas. *Skånes handelskammare* har i princip samma uppfattning.

Gotlands handelskammare anser att den föreslagna avgiften är otillräcklig. Avgiften bör avsevärt höjas och även göras rörlig i förhållande till korttidshyreskostnaden för den vid varje tillfälle aktuella bilen.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening finner det vara angeläget att grunderna för återlämningsavgiften anges redan i anslutning till lagstiftningen. Avgiften bör sedan kunna fastställas genom en överenskommelse mellan verket och branschorganisationer. Det bör enligt föreningen vara ett minimikrav att åtminstone bilhandelns rörliga kostnader i samband med försäljningen och återlämnandet ersätts.

Östergötlands och Södermanlands handelskammare vill ifrågasätta om inte avgiften borde fastställas av Kungl. Maj:t.

3.8 *Rätten till inbytesbilen*

Rätten till inbytesbilen bör enligt konsumentverkets förslag regleras. *Hemförsäljningskommittén* anser att förslaget i denna del är så skissartat att flera spörsmål inte behandlats. Kommittén anser sammanfattningsvis att när det gäller reglerna om inbytesbilen större flexibilitet bör eftersträvas än den som promemorian ger uttryck åt.

Promemorian berör inte den långt ifrån opraktiska situationen att inbytesbilen hunnit brukas under mellantiden. Denna fråga bör regleras anser *Hovrätten för Västra Sverige*.

Enligt *SPK:s* mening bör köpare och säljare ha lika rätt till inbytesbilen. Det föreligger annars risk för att köpare kan finna sig förhindrad att utnyttja återlämningsrätten.

Det synes enligt *KO* angeläget att säljaren inte ges rätt att innan återlämningsfristen har gått till ända förfoga över inbytesbilen. Vill köparen utnyttja sin återlämningsrätt skall han kunna få sin bil tillbaka och inte behöva nöja sig med en summa pengar motsvarande det värde, måhända

alltför lågt objektivt sett, som i köpehandlingarna åsatts hans bil.

M anser att en nämnd bör pröva huruvida de priser som angivits i köpehandlingar är realistiska eller nedskrivna.

3.9 *Registrering, försäkring, skatt*

Konsumentverket har valt att i princip betrakta köp med återlämningsrätt som fullbordat köp. Köparen skall sålunda under återlämningsperioden anses som ägare till bilen med allt vad det innebär. Denna del av förslaget ifrågasätts av *marknadsdomstolen*. Även *Hovrätten för Västra Sverige* ifrågasätter om inte äganderättsanmälan kan undvaras i de fall återlämningsrätten utnyttjas.

Enligt *KO:s* mening är det inte tillfredsställande att utnyttjandet av återlämningsrätten skall ge upphov till så många registrerings- och omregistreringsåtgärder. Det synes ofrånkomligt att detta kommer att verka hindrande på ett effektivt utnyttjande av rätten. En förutsättning för återlämningsrätt synes alltså vara att man kan finna andra smidigare lösningar i dessa delar.

Kommerskollegium anser att säljaren ej skall tillskyndas högre kostnader än vad han haft om han ej ingått avtalet. Kollegiet anför vidare att vid den närmare utformningen av reglerna ytterligare kartläggning fordras av hur bestämmelserna om registrering etc. tillämpas inom branschen.

En ångervecka skulle inte påkalla några väsentliga förändringar i försäkringsbolagens rutiner anför *Svenska Försäkringsbolags Riksförbund*.

4 Ställande av säkerhet

4.1 *Innebörden av förslaget*

För att trygga köparens rätt föreslår konsumentverket att särskilda regler om ställande av säkerhet för den som yrkesmässigt säljer begagnade bilar införs. Reglerna bör ges formen av en lag – utformad efter mönster av resegarantilagen.

Ett övervägande antal remissinstanser finner tankegångarna med ställande av säkerhet helt riktiga. *Tillstyrker* förslaget *utan reservationer gör sålunda marknadsdomstolen, LO, TCO, M, KAK, MHF, Stockholms handelskammare, Östergötlands och Södermanlands handelskammare, Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län, Hovrätten för Västra Sverige, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening*, som anför att ett sådant lagstadgat garantisystem torde vara en förutsättning för att återlämningsrätten skall fungera även utanför den organiserade bilhandeln. Det måste dock följas upp av ett effektivt kontrollsystem.

Tillstyrker förslaget gör även *MRF*, som menar att det bör föreligga en skyldighet för alla kommersiellt verksamma bilhandelsföretag att ställa en tillfredsställande säkerhet för uppfyllande av återköpsskyldigheten. Denna förutsättning bör vara infriad för att företaget överhuvd skall få bedriva bilhandel. Förbundet föreslår att möjlighet ges för förbundet att ställa erforderlig kollektivborgen för sina medlemmars räkning.

Kommerskollegium anför att det torde vara nödvändigt att komplettera systemet med säkerheter med någon form av generellt skydd, exempelvis

genom inrättandet av en fond vars medel kan tas i anspråk i de fall säkerhet ej ställts.

KO ställer sig bakom det syfte som uppbär förslaget i denna del men anser att förslaget som helhet inte är tillräckligt genomarbetat för att det skall kunna läggas till grund för lagstiftning. KO anser att förslaget om krav på ställande av säkerhet bör prövas i ett vidare sammanhang. Enligt KO:s uppfattning bör nämligen tiden nu vara mogen att pröva om man inte generellt inom bilsektorn bör införa auktorisationskrav beträffande den som yrkesmässigt säljer eller köper bilar eller tillhandahåller bilreparationstjänster.

NO ifrågasätter om det finns tillräckliga skäl att kombinera återlämningsrätten med det föreslagna garantisystemet. Konkurrensen kan komma att snedvridas. Enligt *SPK* kan ställande av säkerhet komma att få oönskade verkningar för prisbildningen genom sina konkurrensbegränsande effekter. Nämnden har dock efter övervägande ansett sig kunna ansluta sig i princip till förslaget. Det bör dock övervägas att göra lagen tidsbegränsad för att efter viss tid följa upp dess effekter på prisbildning och konkurrensförhållanden.

För *statens trafiksäkhetsverk* förefaller det tveksamt om fördelarna med den föreslagna garantifonden kommer att motsvara den insats som den nödvändiga kontroll- och förvaltningsapparaten kräver.

4.2 *Förfarandet*

Enligt förslaget skall konsument vända sig till en offentlig myndighet, förslagsvis polismyndigheten, för att få ut ersättning.

Rikspolisstyrelsen ställer sig bestämt avvisande till denna del av förslaget. Styrelsen anger att den målmedvetet söker avlasta polisen sådana arbetsuppgifter som inte är polisiära eller eljest ligger inom ramen för polisens allmänna samhällsservice. Förslagets uppdrag är främmande för polisens verksamhet.

Handelskammaren i Göteborg ifrågasätter också om polisen i detta sammanhang är rätt myndighet. Det rör sig ju här om ett civilrättsligt förhållande och borde då måhända ligga närmare till hands att länsstyrelserna eller kronofogdemyndigheterna finge ta hand om detta anmälnings- och intygsförfarande.

Riksskatteverket delar konsumentverkets uppfattning att polismyndigheterna bör vara den offentliga myndighet som köparen skall vända sig till då säljaren inte är samarbetsvillig.

4.3 *Beloppet*

Beloppet för säkerheten bör fastställas av förvaltningsorganet. Ett minimibelopp bör dock anges i lagen. Konsumentverket har funnit ett minimibelopp om 50 000 kronor skäligt.

MRF har ingen erinran beträffande minimibeloppet.

SPK anser att möjligheterna att i vissa fall bestämma lägre garantibelopp bör beaktas.

Kommerskollegium anför att minimibeloppet bör sättas tillräckligt högt för att en sanerande effekt skall uppnås.

KO vill inte utesluta att ett garantikrav i storleksordningen 50 000 kronor

också kan innebära finansiella svårigheter för seriösa, mindre företag som handlar med begagnade bilar. Det är knappast ett konsumentintresse.

4.4 *Särskild nämnd*

Konsumentverket anser att en särskild nämnd för ärenden angående ianspråktagande av säkerheten inte är nödvändig. Den uppfattningen delar inte *hemförsäljningskommittén* som finner det i promemorian avfärdade förslaget om en särskild nämnd väl motiverat. Kommittén vill dessutom ifrågasätta om inte möjligheter också bör finnas att anföra besvär över en sådan nämnds beslut.

Enligt *LO:s* mening talar mycket för att en nämnd liknande resegarantinämnden också behöver inrättas på detta område. Även *M* föreslår att en särskild nämnd tillskapas med representanter för såväl förbundet som *MRF*, som likaså bestämt förordar en nämnd.

4.5 *Bilregistret*

I bilregistret bör enligt förslaget uppgift införas om att säljare uppfyllt kraven på ställande av säkerhet. Förvaltningsmyndigheten bör anmäla detta till bilregisternämnden.

Tillstyrker förslaget gör *marknadsdomstolen*, som påpekar att syftet att sanera bilmarknaden troligen kommer att förfelas och konsumentens skydd att bli illusoriskt om man inte på ett effektivt sätt kan ur bilregistret spåra personer som utan att ha ställt säkerhet uppträder som säljare.

Tveksam till förslaget är *kommerskollegium*, som har svårt att se att införandet i bilregistret av uppgift om ställd säkerhet skulle fylla någon funktion.

Avstyrker förslaget gör *bilregisternämnden*, som menar att den föreslagna ordningen kommer att inverka menligt på bilregistrets kvalitet. Företagen i fråga kommer nämligen i så fall – enligt de erfarenheter nämnden har av dem – att underlåta att anmäla sig som ägare till fordon som de saluför. Ett mycket stort antal myndigheter och organisationer är i sin verksamhet beroende av upplysningar från bilregistret. I vissa fall – bl. a. när det gäller det strikta ägaransvaret och trafikförsäkringsplikten – är det med tanke på den enskildes rättssäkerhet av yttersta vikt att den information som registret kan ge överensstämmer med verkligheten.

4.6 *Tillsynsmyndighet*

Konsumentverket föreslår att kommerskollegium utses som förvaltnings- och kontrollorgan när det gäller ställande av säkerhet. Ingen av remissinstanserna har framfört kritik mot detta val.

Kommerskollegium finner det lämpligt att den föreslagna uppgiften läggs på kollegiet. Kollegiet anför att det är av stor vikt att den myndighet som handhar systemet ges tillräckliga resurser för att utöva en effektiv tillsyn. Förhållandena inom delar av branschen är sådana att efterlevnaden annars i många fall torde bli ringa. För att tillgodose saneringsintressena bör myndigheten också ges tillräckliga korrektionsmöjligheter i enlighet med

förslaget. Kollegiet påpekar vidare att något försök ej gjorts i promemorian att beräkna vilka kostnader handhavandet av det föreslagna systemet skulle medföra. Kollegiet finner det rimligt att tillsynsmyndighetens verksamhet och konsumentskyddsfonden finansieras via avgifter vilka skulle kunna tas ut i samband med överlåtelse av bilar.

5 Överlåtelsebesiktning

5.1 *Innebörden av förslaget*

Konsumentverket föreslår att en obligatorisk överlåtelsebesiktning av begagnade personbilar införs. Bland remissinstanserna finns en mycket blandad inställning till syftet med och effekterna av förslaget. Tillstyrker förslaget i stort gör *Hovrätten för Västra Sverige, rikspolisstyrelsen, riksskatteverket, LO, TCO, Folksam, Svenska Försäkringsbolags Riksförbund, hemförsäljningskommittén, marknadsdomstolen, Stockholms handelskammare* och *Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län*. Enligt *KO:s* uppfattning är det angeläget att obligatorisk konditionsbesiktning vid överlåtelse av begagnade bilar införs. De upplysningar om bilens kondition som därmed kan erhållas bör i väsentlig mån kunna stärka konsumentens ställning.

OK, som i princip tillstyrker förslaget, betonar att detta kommer att medföra en kostnadsökning som kommer att belasta konsumenterna i form av högre priser på bilarna.

SPK ansluter sig till huvuddragen i förslaget men vill bl. a. fästa uppmärksamhet på problemet med försäljning av bilar för skrotningsändamål, där kravet på konditionsbesiktning framstår som obefogat.

Enligt *AB Svensk Bilprovnings* mening bör kostnaderna och resurskraven för en överlåtelsebesiktning vägas mot andra tänkbara åtgärder som kan bidra till att förbättra förhållandena inom bilhandeln. Ett ställningstagande till frågan om överlåtelsebesiktning bör således föregås av en närmare utredning om alternativa möjligheter att förstärka konsumentskyddet på bilområdet. Bolaget framhåller vidare att en rutinmässig fordonskontroll, oavsett innehåll och omfattning, aldrig kan innebära en fullständig garanti rörande fordonets skick.

Stockholms handelskammare och *handelskammaren i Göteborg* hyser vissa betänkligheter vad beträffar den stora och kostsamma organisatoriska apparat som kommer att erfordras. *Skånes handelskammare* är tveksam beträffande besiktningsskyldighetens omfattning och menar att utrymme torde finnas för en mer nyanserad form av överlåtelsebesiktning med hänsyn till den interna besiktning som redan förekommer inom bilhandeln. Handelskammaren förordar därför att ett system med överlåtelsebesiktning införes som medger utnyttjande av redan befintliga resurser inom bilhandeln och närstående organisationer.

MRF tillstyrker att privatöverlåtelser åläggs överlåtelsebesiktning men avstyrker att bilhandelsföretag får besiktningstvång. Enligt förbundets mening har konsumenten vid dylika försäljningar redan idag så betydande rättelse- och sanktionsmöjligheter att det knappast är ekonomiskt försvarbart att belasta konsumenterna med ytterligare extrakostnader. Man bör i varje

fall noga pröva om särregler av denna typ ger en mot insatserna svarande utdelning.

MHF vill avvakta ett ställningstagande tills dess att erforderligt undersökningsmaterial framlagts. Vid en bedömning av om en besiktning bör införas bör nämligen även kostnadsaspekterna beaktas och värdet av en utökning av nuvarande kontrollbesiktning noggrant bedömas. Den åsikten framförs även av *M*, som undrar om kostnaderna står i rimlig proposition till den effekt som uppnås.

Hovrätten för Västra Sverige finner förslaget alltför långtgående.

Gotlands handelskammare menar att förslaget torde möta sådana praktiska svårigheter att det i dagens läge knappast är realistiskt. För att dock ta vara på avsikten med förslaget och samtidigt göra detta praktiskt genomförbart synes någon form av lättnad i detta avseende kunna övervägas för de MRF-företag som tillämpar MRF-garantin.

NO ställer sig mycket tveksam till förslaget. Det måste allvarligt ifrågasättas om de ökade kostnader som är förbundna med obligatorisk konditionsbesiktning vid överlåtelsen och vilka i sista hand kommer att få bäras av konsumenterna verkligen står i rimlig proportion till de fördelar som konsumenterna kan tänkas uppnå. Härtill kommer att behovet av överlåtelsebesiktning rimligtvis måste minska om en återlämningsrätt införs.

KAK hävdar att en obligatorisk återlämningsrätt även kommer att bidraga till en bättre kvalitet på salubjudna begagnade bilar. KAK finner det därför i dagens läge inte ekonomiskt motiverat att genomföra den föreslagna överlåtelsebesiktningen. Kostnaderna kommer i sista hand att belasta konsumenterna.

Avstyrker förslaget gör *Östergötlands och Södermanlands handelskammare*. Enligt handelskammarens mening bör såsom ett obligatorium vara tillfyllest med den årliga trafiksäkerhetskontrollen. Härutöver bör i samråd med branschen och dess organisationer kunna anordnas ett till Svensk Bilprovning eller motororganisation förlagt överlåtelsebesiktningsförfarande, som äger rum på kundens önskan och bekostnad. Även *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* avstyrker förslaget sådant det utformats i promemorian.

5.2 *Omfattningen*

Överlåtelsebesiktningen föreslås inte bara vara en trafiksäkerhetskontroll utan också en kontroll av bilens kondition i övrigt. Konsumentverket och AB Svensk Bilprovning föreslås gemensamt fastställa innehållet i överlåtelsebesiktningen.

Hemförsäljningskommittén anser att förslaget, att överlåtelsebesiktningen även bör innefatta en kontroll av bilens kondition är i hög grad välmotiverat. Även för *M* förefaller förslaget om omfattningen riktig.

Enligt *KO:s* uppfattning bör besiktningarna begränsas till sådana faktorer som är av väsentlig betydelse vid bedömningen av bilens kondition. I enlighet med vad som gäller vid den obligatoriska kontrollbesiktningen bör nya bilar undantas från överlåtelsebesiktningen.

Statens trafiksäkerhetsverk ifrågasätter om inte det föreslagna kravet på överlåtelsebesiktning borde begränsas till att omfatta de moment som ingår i

den årliga konditionsbesiktningen. En konditionstest ger nämligen endast begränsad information när det gäller att bedöma skäligheten av det pris som begärs för en saluhållen bil. Samtidigt kunde åtgärder – ökad konsumentupplysning – sättas in för att söka öka intresset för den frivilliga konditionsundersökningen. Erfarenheterna av dessa åtgärder skulle kunna tjäna som underlag för en framtida bedömning rörande lämpligheten att övergå till obligatorisk konditionsbesiktning i samband med försäljning av begagnade bilar.

Folksam föreslår att alla bilar åläggs obligatorisk besiktning vid överlåtelse.

AB Svensk Bilprovning framhåller att den av konsumentverket skisserade omfattningen av överlåtelsebesiktningen är mycket allmänt formulerad men kan uppfattas som en kontroll syftande till att åstadkomma absoluta garantier för bilens skick. Det föreligger emellertid uppenbara svårigheter att inom ramen för en rutinmässig fordonskontroll lämna sådan information och sådana åtaganden som helt kan antas svara mot konsumentens önskemål. Svårigheterna sammanhänger bl. a. med bristen på tillförlitlighetsdata för olika system och komponenter i bilen. Nödvändigheten att utföra besiktningen utan demontering av fordonsdetaljer utgör en annan begränsande faktor.

Enligt bolagets mening bör en överlåtelsebesiktning alltid innefatta de moment, som ingår i den obligatoriska kontrollbesiktningen. Innehållet i övrigt bör bestämmas med hänsynstagande till bl. a. fordonstekniska och ekonomiska aspekter. Trafiksäkerhetsverkets ställning som central myndighet på fordonsområdet talar för att detta verk, i samråd med konsumentverket och efter hörande av AB Svensk Bilprovning, meddelar närmare föreskrifter i frågor rörande överlåtelsebesiktning. Även nödvändigheten av att samordna en sådan besiktning med andra besiktningsformer utgör skäl för en sådan lösning. Förslaget att konsumentverket i samråd med AB Svensk Bilprovning skulle tilläggas dessa uppgifter avstyrks således bestämt.

5.3 *Tidsrymden*

Enligt konsumentverkets förslag skall en överlåtelsebesiktning ha skett senast en månad före försäljningen. Den tidsrymden anser såväl *M* som *Svenska Försäkringsbolags Riksförbund* rimlig.

Om överlåtelsebesiktningen utförs som kontrollbesiktning såsom *statens trafiksäkerhetsverk* förordat synes skyldigheten kunna begränsas till de fall då överlåtelsen skett mer än tre månader efter den ordinarie besiktningen menar verket.

SPK finner att tidsrymden mellan besiktning och försäljning bör kunna utsträckas till tre månader men kombineras med villkor om maximalt antal körda mil mellan besiktnings- och försäljningstillfällena.

Även *KO* bedömer tre månader vara en lämplig tid.

Handelskammaren i Göteborg anser att det i varje fall i början kan vara motiverat med överlåtelsebesiktning tre månader före försäljningstidpunkten.

Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län ifrågasätter om inte

tiden borde förlängas till två månader i beaktande av att begagnade bilar ofta ej blir föremål för omedelbar försäljning.

5.4 *Utförandet*

Utförandet av den obligatoriska överlåtelsebesiktningen föreslår konsumentverket ske hos AB Svensk Bilprovning.

Införandet av överlåtelsebesiktning av alla bilar i enlighet med förslaget skulle medföra en betydande utvidgning av *AB Svensk Bilprovnings* verksamhet anför bolaget. Såväl personalstyrkan som lokalkapaciteten hos bilprovningsstationerna måste förstärkas. Ett genomförande av förslaget medför väsentligt ökade krav på bolagets resurser. Uppbyggnaden bör av praktiska och ekonomiska skäl ske under en period av 2 à 3 år. Med hänsyn härtill bör ett ev. kommande beslut om överlåtelsebesiktning avse ett etappvis genomförande men innefatta ett slutligt ställningstagande till form och omfattning av en sådan besiktning. Detta är nödvändigt för en rationell planering och uppbyggnad av de erforderliga produktionsresurserna.

Besiktning bör enligt *MRF:s* mening kunna utföras, förutom av AB Svensk Bilprovning, av annan tekniskt kvalificerad och seriös kontrollanstalt. Som exempel härpå kan nämnas av motororganisationerna och OK bedriven testverksamhet.

M förordar att förbundets egna teststationer auktoriseras att utföra överlåtelsebesiktningar. Förbundet anser vidare att det är helt otillfredsställande att den som föreslås utföra överlåtelsebesiktningen – AB Svensk Bilprovning enligt promemorian – har ett begränsat s. k. konsultansvar. Förbundet kräver därför att nu gällande begränsning i detta ansvar elimineras.

Enligt *KO* bör besiktningarna i första hand ankomma på Svensk Bilprovning. Man bör också undersöka om andra kontrollstationer kan kopplas in, t. ex. de anläggningar som vissa motororganisationer f. n. driver. Härvid förutsätts att dessa ställs under offentlig tillsyn.

5.5 *Besiktningsskyldighet*

Konsumentverket föreslår att överlåtelsebesiktning skall gälla vid all försäljning av begagnade bilar, sålunda även vid försäljning mellan konsumenter. Till det förslaget ansluter sig *Svenska Försäkringsbolags Riksförbund.*

Hemförsäljningskommittén anför att besiktningsskyldigheten gjorts alltför vidsträckt och anser att enskilda konsumenter inte bör omfattas av tvånget. Det gäller även om försäljning sker till annan konsument. Den uppfattningen har även *Hovrätten för Västra Sverige.*

Statens trafiksäkerhetsverk, M och *MHF* anser likaså att obligatorisk överlåtelsebesiktning inte bör gälla vid försäljning från privatperson till bilhandlare. Trafiksäkerhetsverket anser dessutom att tvånget inte bör gälla vid överlåtelser bilhandlare emellan. Även *KO* anser att man från besiktningstvånget bör kunna undanta överlåtelserna av fordon till den som yrkesmässigt handlar med bilar. I fråga om sådana överlåtelser kan konsumentskyddsaspekter inte åberopas.

Bilregisternämnden anför att det måste vara tillfyllest om skyldighet att

prestera gällande överlåtelsebesiktningsprotokoll föreligger vid försäljning från bilhandlare till konsument och vid försäljning konsumenter emellan.

LO förordar att besiktningsskyldigheten begränsas till att omfatta försäljning från näringsidkare till konsument. Därmed skulle det bli ett enhetligt tillämpningsområde för samtliga tre förslag, vilket skulle vara en fördel enligt LO.

En helt avvikande uppfattning har *MRF* som förordar överlåtelsebesiktning vid privatöverlåtelser av begagnad bil. Däremot ställer sig förbundet avvisande till att bilhandelsföretag skall åläggas besiktningsskyldighet.

Riksskatteverket har inte något att erinra mot att offentlig myndighet omfattas av de föreslagna bestämmelserna om överlåtelsebesiktning. Särskilda bestämmelser torde dock erfordras, som möjliggör för kronofogdemyndigheterna att med kort varsel få en besiktning utförd.

5.6 *Protokoll*

Krav bör ställas på att protokollet från överlåtelsebesiktningen åtföljer bilen och finns tillgänglig för presumtiva bilköpare.

Ett utförligt och för konsumenten lättförståeligt besiktningsprotokoll är till god hjälp och kan förebygga felbedömningar vid köp påpekar *rikspolisstyrelsen*.

SPK anför att det inte klart framgår av promemorian vilken juridisk innebörd protokoll från konditionsbesiktningen kommer att få. Besiktningsprotokollets huvudfunktion skulle enligt förslaget vara att ge köparen information om bilens kondition. De legala möjligheterna att föreskriva förbättringsåtgärder skulle dock alltjämt vara knutna till AB Svensk Bilprovnings årliga kontrollbesiktningar. Härigenom minskas enligt nämndens mening incitamentet för säljaren att reparera fordonet eller att lämna det för skrotning. Eftersom den föreslagna konditionsbesiktningen – till skillnad från kontrollbesiktningen – inte är knuten till för fordonsägaren tvingande lagregler, bortfaller även skälen för att ge AB Svensk Bilprovning ensamrätt att utföra överlåtelsebesiktningar.

Frågor rörande testprotokollet torde kunna upptas till prövning inom konsumenttjänstutredningen anser *MRF*.

OK finner det vara en brist i promemorian att inte frågan om en standardisering av besiktningsprotokollet närmare behandlats.

5.7 *Ansvar*

Ansvar bör kunna utkrävas av säljaren om en begagnad bil säljs utan att ha genomgått den föreslagna obligatoriska överlåtelsebesiktningen. Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på detta förslag.

KO framhåller dock att det är en brist i promemorian att man inte utrett frågan om sanktioner för den händelse kravet på överlåtelsebesiktning inte uppfylls. Frågan är svårbedömd och KO är inte beredd att förorda någon bestämd lösning.

5.8 *Registrering*

Registrering av genomförda besiktningar bör ske i bilregistret. *Bilregisternämnden* anser att detta förslag inte fyller något ändamål med hänsyn till att protokollet från överlåtelsebesiktningen skall åtfölja bilen och finnas tillgängligt för köparen. Om protokoll ej finns tillgängligt i ett läge då det enligt reglerna är obligatoriskt har säkerligen den presumtive köparen förstånd nog att bli misstänksam och avstå från köpet. Registrering av genomförd överlåtelsebesiktning måste därför anses onödig. Värdet av att registrera uppgifter med så kort giltighetstid kan enligt nämndens mening dessutom ifrågasättas med hänsyn till de mycket stora kostnader ett sådant förfarande skulle medföra. Nämnden a v s t y r k e r därför ett genomförande av förslaget i denna del.

6 Informationsåtgärder

Införes en lag om återlämningsrätt är det konsumentverkets avsikt att genomföra ett informationsprogram härom. De remissinstanser, som uttalat någon mening, tillstyrker förslaget.

För att motverka icke önskvärda effekter av återlämningsrätten m. m. bör det enligt *Hovrättens för Västra Sverige* mening tillses att tydlig information om lagens innebörd når både köpar- och säljarsidan. Det synes lämpligt att sådan information sker skriftligt vid varje köp i likhet med vad som gäller enligt hemförsäljningslagen.

Hemförsäljningskommittén instämmer i vad som sägs i promemorian och tillägger att informationsåtgärder inte bara bör utan måste vidtas om den tänkta lagstiftningen skall få full effekt. Kommittén vill föreslå att en regel liknande den i hemförsäljningslagen, dvs. att säljaren är skyldig att skriftligen underrätta köparen om dennes ångervecka, införs även i nu föreslagen lagstiftning.

MHF tillstyrker förslaget om ökad spridning av information. Likaså *M*, som anför att redan nu har konsumenten svårt att hålla sig informerad om samtliga lagar och förordningar som auktaliseras vid köp av begagnad personbil.

LO förordar att en informationskampanj, liknande den som genomfördes när hemförsäljningslagen trädde i kraft, genomföres. LO vill vidare föreslå att säljaren, på sätt som sker i hemförsäljningslagen, ges en skyldighet att skriftligen underrätta köparen om dennes ångerrätt. *TCO* vill understryka behovet av en informationskampanj. I likhet med LO föreslår TCO vidare att säljaren skall ha skyldighet att skriftligen underrätta köparen om dennes återlämningsrätt.

Bilaga 3 Förslag till informationshandling enligt 3 § lagen om rätt att frånträda köp av begagnad personbil

Information enligt 3 § lagen om rätt att frånträda köp av begagnad personbil *med anledning av följande köp:*

Ifylles av säljaren:

Köpare: Namn .....
Adress ..... Tel. .....

Säljare: Namn .....
Adress ..... Tel. .....

Såld bil: Fabrikat .....
Årsmodell .....
Reg. nummer .....
Mätarställning vid avlämnandet ..... km

Köpeskilling: ..... kronor, varav ..... kronor har betalats.

I betalningen ingår följande *bytesgods* .....
....., som värderats till ..... kronor.

Bilen avlämnad till köparen den ..... 19..

Säljarens ersättning om köparen utnyttjar sin "ångerrätt" enligt rubr. lag
grundbelopp ..... kr
ersättning per km ..... öre

Undertecknad säljare intygar härmed att i lag föreskriven säkerhet har ställts hos kommerskollegium (avser tidpunkten för köpet).

..... den .....19..

.....
(Undertecknas av säljaren)

Ett exemplar av denna handling med information om "ångerrätten" och med tillhörande blankett har jag mottagit denna dag.

..... den ..... 19..

.....
(Köparens namnteckning)

Enligt lagen om rätt att frånträda köp av begagnad personbil HAR DU RÄTT ATT ÅNGRA DITT KÖP UTAN ATT ANGE NÅGOT SKÄL FÖR DETTA.

ÅNGERFRISTEN ÄR EN VECKA från det bilen avlämnades till Dig.

Om Du ångrar Ditt köp skall Du ÅTERLÄMNA BILEN till säljaren inom ångerfristen. Avlämnades bilen till Dig en måndag skall Du alltså lämna tillbaka den senast nästa måndag. Går tiden ut en lördag, söndag eller helgdag, kan Du vänta till nästa vardag.

Skulle Du bli sjuk eller få annat förhinder under ångerfristen så att Du *inte kan* lämna tillbaka bilen i tid, skall Du *inom ångerfristen skriftligen underrätta säljaren* om att Du vill ångra Dig (använd då helst bifogade blankett). Om Du skickar underrättelsen med posten bör Du rekommendera brevet och spara postens kvitto för att senare kunna bevisa att Du har underrättat säljaren i rätt tid. Du skall återlämna bilen så snart hindret upphört.

Om säljaren inte vill ta tillbaka bilen eller om Du inte kan få tag på honom när Du skall återlämna den så skall Du lämna bilen till en *kronofogdemyndighet*. Du måste i så fall *inom ångerfristen ha skriftligen underrättat säljaren* om att Du vill ångra Dig. Du måste *lämna bilen till kronofogden inom en vecka från det Du misslyckades med att lämna tillbaka den till säljaren.*

När Du har lämnat tillbaka bilen till säljaren skall denne senast två veckor därefter *betala tillbaka köpeskillingen* till Dig. Har Du lämnat en inbytesbil får säljaren bestämma om han vill lämna tillbaka den eller betala Dig pengar i stället.

Säljaren har rätt att ta ut *viss ersättning av Dig* när Du har utnyttjat Din "ångerrätt". Regeringen har fastställt den *högsta* ersättning som säljaren får ta ut. Vilken ersättning säljaren kommer att ta ut om Du ångrar Dig framgår av uppgift på första sidan.

Om bilen *skadats* medan Du haft hand om den måste Du också *ersätta säljaren* för skadan – *dock inte* om skadan beror på bilens egen beskaffenhet eller på nödvändig undersökningsåtgärd.

Om säljaren inte betalar tillbaka köpeskillingen skall Du vända Dig till *kommerskollegium* (Birger Jarls torg 5, Box 1209, 111 82 STOCKHOLM, tel. 08/22 36 00) och begära att få *ta säljarens säkerhet i anspråk.* Enligt lagen om ställande av säkerhet vid yrkesmässigt saluhållande av begagnade personbilar är säljaren nämligen skyldig att ha säkerhet ställd hos kommerskollegium. Hade han inte det när Du köpte bilen är köpeavtalet inte gällande mot Dig.

OBS! Förväxla inte Din "ångerrätt" med Dina rättigheter enligt *konsumentköplagen.* Enligt denna har Du i vissa fall rätt att utan kostnad komma ifrån (häva) ett köp när det är *fel på bilen*, t. ex. om den visar sig vara trafikfarlig. Du har också andra rättigheter enligt konsumentköplagen.

Är Du osäker om hur Du skall göra och vill veta mer så kan Du vända Dig till den kommunala eller regionala konsumentrådgivningen.

Blankett för underrättelse
enligt 4, 6, 7 eller 8 § lagen om rätt att frånträda köp av begagnad personbil:

Ifylles av köparen:
Härmed får jag meddela att jag frånträder köpet av en begagnad personbil av fabrikat .....
årsmodell ..... med reg. nummer .....

Köpeavtalet ingicks den ..... 19 . .
och bilen avlämnades till mig samma dag/den ..... 19 . ./har ännu inte avlämnats.

☐ Bilen återlämnas samtidigt med denna underrättelse.
☐ Bilen kan inte återlämnas för närvarande på grund av .....
..... (t. ex. sjukdom).
☐ Bilen har lämnats/kommer att lämnas till kronofogdemyndighet, eftersom Ni vägrat ta emot den/
eftersom Ni inte kunnat anträffas vid mitt återlämningsförsök
den ..... 19 . .
..... den ..... 19 . .

.....
(Namnteckning)

Namnförtydligande .....
Adress .....
Telefon .....

- -

Intyg
enligt 6 § andra stycket lagen om rätt att frånträda köp av begagnad personbil:

Härmed intygas att ..... denna dag
(köparens namn)
förklarat sig vilja frånträda köpet av personbilen med reg. nummer ....., som han köpt av .....
(säljarens namn, adress och telefon)

den ..... 19 . .
Bilen har återlämnats till säljaren denna dag. Vid återlämnandet visade bilens vägmätare ..... km.
..... den ..... 19 . .

.....
(undertecknas av säljaren)

Statens offentliga utredningar 1977

Kronologisk förteckning

1. Totalförsvaret 1977–82. Fö.
2. Bilarbetstid. K.
3. Utbyggd regional näringspolitik. A.
4. Sjukvårdsavfall. Jo.
5. Kvinnlig tronföljd. Ju.
6. Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1. B.
7. Rätten till vapenfri tjänst. Fö.
8. Folkhögskolan 2. U.
9. Betygen i skolan. U.
10. Utrikeshandelsstatistiken. E.
11. Forskning om massmedier. U.
12. Kommunal och enskild väghållning. K.
13. Sveriges samarbete med u-länderna. Ud.
14. Sveriges samarbete med u-länderna. Bilagor. Ud.
15. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. I.
16. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. Bilagor. I.
17. Översyn av jordbrukspolitiken. Jo.
18. Inflationsskyddad skatteskala. B.
19. Radio och tv 1978–1985. U.
20. Kommunernas ekonomi 1975–1985. B.
21. Svensk undervisning i utlandet. U.
22. Arbete med näringshjälp. A.
23. Psykiskt avvikande lagöverträdare. Ju.
24. Näringsidkarens avbetalningsköp m. m. Ju.
25. Båtliv 2. Registerfrågan. Jo.
26. Kvinnan och försvarets yrken. Fö.
27. Revision av vattenlagen. Del 4. Förslag till ny vattenlag. Ju.
28. Kortare väntetider i utlänningsärenden. A.
29. Konkursförvaltning. Ju.
30. Elektronmusik i Sverige. U.
31. Studiestöd. U.
32. Konsumentskydd vid köp av begagnad personbil. Ju.

Statens offentliga utredningar 1977

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Kvinnlig tronföljd. [5]
Psykiskt avvikande lagöverträdare. [23]
Näringsidkarens avbetalningsköp m. m. [24]
Revision av vattenlagen. Del 4. Förslag till ny vattenlag. [27]
Konkursförvaltning. [29]
Konsumentskydd vid köp av begagnad personbil. [32]

Utrikesdepartementet

Biståndspolitiska utredningen. 1. Sveriges samarbete med u-länderna. [13] 2. Sveriges samarbete med u-länderna. Bilagor. [14]

Försvarsdepartementet

Totalförsvaret 1977–82. [1]
Rätten till vapenfri tjänst. [7]
Kvinnan och försvarets yrken. [26]

Kommunikationsdepartementet

Bilarbetstid. [2]
Kommunal och enskild väghållning. [12]

Budgetdepartementet

Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1. [6]
Inflationsskyddad skatteskala. [18]
Kommunernas ekonomi 1975–1985. [20]

Utbildningsdepartementet

Folkhögskolan 2. [8]
Betygen i skolan. [9]
Forskning om massmedier. [11]
Radio och tv 1978–1985. [19]
Svensk undervisning i utlandet. [21]
Elektronmusik i Sverige. [30]
Studiestöd. [31]

Jordbruksdepartementet

Sjukvårdsavfall. [4]
Översyn av jordbrukspolitiken. [17]
Båtliv 2. Registerfrågan. [25]

Arbetsmarknadsdepartementet

Utbyggd regional näringspolitik. [3]
Arbete med näringshjälp. [22]
Kortare väntetider i utlänningsärenden. [28]

Industridepartementet

Handelsstålsutredningen. 1. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. [15] 2. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. Bilagor. [16]

Ekonomidepartementet

Utrikeshandelsstatistiken. [10]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-03256-2
ISSN 0375-250X