

# Promemoria med utkast till lagrådsremiss

## Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna

---

Stockholm den 17 mars 2014

### Promemorians huvudsakliga innehåll

EU har antagit två förordningar om tillämplig lag på privaträttens område. Rom I-förordningen gäller för avtalsförpliktelser. Rom II-förordningen gäller för andra typer av privaträttsliga förpliktelser, t.ex. skadestånd. Genom förordningarna skapas ett EU-gemensamt regelverk som är direkt tillämpligt i alla EU-länder (med undantag för Danmark). I promemorian föreslås lagändringar som i huvudsak syftar till att undanröja konflikter mellan svensk rätt och förordningarna.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2015.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal .....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	8
2.4	Förslag till lag om upphävande av lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser .....	13
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster .....	14
2.6	Förslag till lag om ändring i fastighetsmäklarlagen (2011:666) .....	15
3	Ärendet och dess beredning .....	16
4	Rom I- och Rom II-förordningarna .....	16
5	Behovet av lagändringar med anledning av Rom I- och Rom II-förordningarna .....	19
6	Tillämplig lag vid internationella köp av lösa saker .....	20
7	Tillämplig lag för vissa försäkringsavtal .....	22
8	Sjölagens lagvalsregler .....	25
8.1	Behovet av lagändringar .....	25
8.2	Styckegodstransport .....	26
8.3	Befraktning av fartyg .....	31
9	Lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser .....	32
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	33
11	Ekonomiska och andra konsekvenser .....	34
12	Författningskommentar .....	35
12.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker .....	35
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal .....	36
12.3	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	37
12.4	Förslaget till lag om upphävande av lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser .....	42
12.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster .....	42
12.6	Förslaget till lag om ändring i fastighetsmäklarlagen (2011:666) .....	43
2	Bilaga 1 Rom I-förordningen .....	44

Bilaga 2	Rom II-förordningen .....	56
Bilaga 3	Sammanfattning av promemorian (Ds 2013:21).....	66
Bilaga 4	Promemorians lagförslag .....	68
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna .....	76

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker

2. lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal,

3. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),

4. lag om upphävande av lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser,

5. lag om ändring i lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster,

6. lag om ändring i fastighetsmäklarlagen (2011:666).

## 2 Lagtext

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker

Häri genom föreskrivs att 1 § lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag tillämpas på sådana köp av lösa saker som har internationell karaktär.

Från lagens tillämpningsområde undantas

1. köp av registrerade fartyg och luftfartyg,
2. köp av värdepapper,
3. försäljning genom judiciell myndighets åtgärd eller i exekutiv ordning, samt

4. köp som omfattas av konsumentköplagen (1990:932) eller av artikel 5 i konventionen i bilagan till lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

4. köp som omfattas av konsumentköplagen (1990:932) eller av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)<sup>2</sup>.

Med köp likställs avtal om leverans av lösa saker som *skall* tillverkas, om materialet *skall* tillhandahållas av den som har åtagit sig leveransen.

Med köp likställs avtal om leverans av lösa saker som *ska* tillverkas, om materialet *ska* tillhandahållas av den som har åtagit sig leveransen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:169.

<sup>2</sup> EUT L 177, 4.7.2008, s. 6 (Celex 32008R0593).

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

*dels att 2, 4–11 och 13 §§ ska upphöra att gälla,*

*dels att nuvarande 3 § ska betecknas 2 § och att nuvarande 12 § ska betecknas 3 §,*

*dels att rubrikerna närmast före 1, 5, 6, 12 och 13 §§ ska utgå,*

*dels att 1 § samt de nya 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

Denna lag tillämpas på sådana avtal om livförsäkring som har anknytning till två eller flera stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-stater), om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort i en EES-stat eller om försäkringstagaren är en juridisk person och det driftställe som avtalet gäller för är beläget i en EES-stat.

Med livförsäkring avses i denna lag sådana försäkringar som anges i 2 kap. 12 § försäkringsrörelselagen (2010:2043).

### 3 §

Med EES-stat där risken är belägen avses i denna lag

a) när försäkringen avser antingen byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, den EES-stat i vilken egendomen är belägen,

b) när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, den EES-stat där fordonet är registrerat, utom i det fall som avses i c,

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag innehåller bestämmelser om lagval för vissa försäkringsavtal och gäller utöver Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelse (Rom I).

#### 2 §<sup>3</sup>

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:2056.

<sup>2</sup> EUT L 177, 4.7.2008, s. 6 (Celex 32008R0593).

<sup>3</sup> Senaste lydelse av tidigare 3 § 2007:335.

c) när ett fordon som är registrerat i en EES-stat köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i en annan EES-stat, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, den stat till vilken fordonet skall införas,

d) när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, den EES-stat där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

e) i andra fall än de som uttryckligen omfattas av a–d, om försäkringstagaren är en fysisk person, den EES-stat där han har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, den EES-stat där det driftställe som avtalet gäller för är beläget.

#### 12 §

På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring tillämpas, i stället för vad som annars skulle följa av 6–11 §§, lagen i den EES-stat som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

#### 3 §

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) dels att 13 kap. 1, 2, 4 och 61 §§ samt 14 kap. 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 13 kap. 4 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 13 kap.

#### 1 §

I detta kapitel avses med

*transportör*: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

*undertransportör*: den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

*avsändare*: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

*avlastare*: den som avlämnar godset för transport,

*transportdokument*: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

*konventionen*: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna), och

*konventionsstat*: en stat som är bunden av konventionen.

*konventionen*: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna),

*konventionsstat*: en stat som är bunden av konventionen,

*konventionsfart*: sjötransport av styckegods mellan två stater när ett konossement har utfärdats och

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. konossementet har utfärdats i en konventionsstat, eller

3. det i konossementet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla.

#### 2 §

*Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige,*

*Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av styckegods.*



Danmark, Finland och Norge. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,

3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,

4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller

5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

#### 4 §

En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

I inrikes fart i Sverige och i konventionsfart är en bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument ogiltig i den utsträckning den

1. avviker från detta kapitel,

2. avviker från 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket, eller

3. ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller en annan liknande rätt.

Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt.

Första stycket gäller oavsett

*vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet, dock inte i konventionsfart om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.*

*Första stycket gäller dock inte 5, 8–11 §§ och 14–23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.*

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

*Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.*

Om ett konossement är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, ska det innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

#### 4 a §

*Bestämmelserna i 4 § gäller inte 5, 8–11 och 14–23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.*

*Om det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten ska utföras, är skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga transportörens rättigheter enligt detta kapitel, ska ett sådant avtal gälla.*

## 61 §

*Oavsett vad som föreskrivs i 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val skall äga rum i en av de stater, där ort som anges i 60 § första stycket är belägen samt att skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.*

Bestämmelserna i 60 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

## 14 kap.

### 1 §

*Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.*

*Detta kapitel är tillämpligt på avtal om hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.*

I detta kapitel avses med

*bortfraktare:* den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren,*

*avlastare:* den som avlämnar godset för lastning,

*resebefraktning:* befraktning där frakten skall beräknas för resa, *resebefraktning:* befraktning där frakten ska beräknas för resa,

*konsekutiva resor:* ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

*tidsbefraktning:* befraktning där frakten skall beräknas för tid, *tidsbefraktning:* befraktning där frakten ska beräknas för tid,

*delbefraktning:* befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

*Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.*

*Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller*

*bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.*

## 2 §

*Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.*

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. *Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.*

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Att bestämmelserna i detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

*Detta kapitel tillämpas inte i den utsträckning annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.*

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige får 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Vid befraktning i inrikes fart i Sverige får 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren, oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Detsamma gäller i annan fart som avses i 13 kap. 4 § första stycket, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd stat som är bunden av den konvention som anges i 13 kap. 1 §.

Att detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

## 2.4 Förslag till lag om upphävande av lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser

Härigenom föreskrivs att lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser ska upphöra att gälla vid utgången av februari 2015.

Den upphävda lagen gäller fortfarande för avtal som har ingåtts under tiden den 30 juni 1998 till och med den 16 december 2009, men inte för avtal som har ingåtts därefter.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Bestämmelserna i 3–5 §§ påverkar inte parternas frihet att välja tillämplig lag för sitt avtal eller frågor om tillämplig lag för försäkringsavtal av de slag som avses i *lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal*.

### *Föreslagen lydelse*

7 §  
Bestämmelserna i 3–5 §§ påverkar inte parternas frihet att välja tillämplig lag för sitt avtal eller frågor om tillämplig lag för försäkringsavtal av de slag som avses i *artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)*<sup>1</sup>.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

<sup>1</sup> EUT L 177, 4.7.2008, s. 6 (Celex 32008R0593).

## 2.6 Förslag till lag om ändring i fastighetsmäklarlagen (2011:666)

Härigenom föreskrivs att 3 § fastighetsmäklarlagen (2011:666) ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Lagen tillämpas oavsett var fastigheten är belägen, om en väsentlig del av fastighetsmäklarens uppdrag utförs i Sverige. Detta gäller inte i den utsträckning något annat följer av *lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser* eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).

### *Föreslagen lydelse*

#### 3 §

Lagen tillämpas oavsett var fastigheten är belägen, om en väsentlig del av fastighetsmäklarens uppdrag utförs i Sverige. Detta gäller inte i den utsträckning något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)<sup>1</sup>.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

<sup>1</sup> EUT L 177, 4.7.2008, s. 6 (Celex 32008R0593).

### 3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd har antagit förordningar om tillämplig lag för avtalsförpliktelser respektive s.k. utomobligatoriska förpliktelser (förpliktelser som inte grundas på ett avtalsförhållande).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I-förordningen) trädde i kraft den 7 juli 2008 och tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare. Förordningen finns som *bilaga 1*.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II-förordningen) trädde i kraft den 20 augusti 2007 och tillämpas på skadevållande händelser som har inträffat den 11 januari 2009 eller senare. Förordningen finns som *bilaga 2*.

En EU-förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och ska alltså inte genomföras genom nationell normgivning. Medlemsstaterna är dock skyldiga att ändra eller upphäva nationella bestämmelser som står – eller kan uppfattas stå – i konflikt med EU-rätten. En sakkunnig person fick därför i uppdrag att utreda vilka lagändringar som är nödvändiga med anledning av Rom I- och Rom II-förordningarna. Utredaren överlämnade i mars 2013 departementspromemorian Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna (Ds 2013:21). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3* och promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2013/915/L2).

Under den fortsatta beredningen av departementspromemorian har uppmärksamats bl.a. att det krävs ytterligare lagändringar, utöver promemorians förslag, för att anpassa svensk rätt till förordningarna. Det har därför i Regeringskansliet upprättats en promemoria med utkast till lagrådsremiss.

I departementspromemorian behandlas även vissa frågor om trafikskadelagen (1975:1410). Dessa frågor tas inte upp i denna promemoria.

### 4 Rom I- och Rom II-förordningarna

#### *Rom I-förordningen*

Rom I-förordningen innehåller lagvalsregler för avtal på privaträttens område, dvs. regler om vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal när det finns en lagkonflikt. Förordningen tillämpas i samtliga medlemsstater med undantag för Danmark.

Förordningen består av fyra delar. I del I finns det regler om förordningens tillämpningsområde (artiklarna 1 och 2). I del II finns förordningens lagvalsregler (artiklarna 3–18). Del III innehåller bestämmelser bl.a. om förordningens förhållande till andra unionsrättsliga bestämmel-



ser och till internationella konventioner (artiklarna 19–28). I del IV finns det slutligen bestämmelser om bl.a. ikraftträdande (artikel 29).

Rom I-förordningen förutsätter inte ömsesidighet. Lagen i det land som utpekas genom förordningens bestämmelser ska tillämpas även om det är lagen i ett land som inte är medlem i EU (artikel 2).

Förordningens huvudprincip är att parterna har rätt att själva bestämma vilket lands lag som ska tillämpas på deras avtalsförhållande. Det ställs inget krav på att avtalet ska ha anknytning till den valda rättsordningen (artiklarna 3.1 och 3.2). Från huvudregeln om att parterna får bestämma vilken lag som ska tillämpas på deras avtalsförhållande gör förordningen några undantag, som alltså inskränker parternas avtalsfrihet. När ett avtal har anknytning till endast ett land, dvs. saknar internationell karaktär, får parterna inte avtala bort tvingande bestämmelser i det landets rättsordning genom att välja en annan rättsordning (artikel 3.3). Detsamma gäller för tvingande regler i EU-rätten, om alla omständigheter av betydelse för lagvalet finns i en eller flera medlemsstater (artikel 3.4). Parternas lagvalsfrihet inskränks också genom bestämmelser om tillämpning av s.k. internationellt tvingande regler. Med internationellt tvingande regler avses regler som ett land anser vara så avgörande för att skydda allmänintressen – t.ex. sin politiska, sociala och ekonomiska struktur – att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt förordningen (artikel 9). Det finns vidare särskilda begränsningar av parternas frihet att välja tillämplig lag för vissa avtalstyper, t.ex. transportavtal, konsumentavtal och försäkringsavtal (artiklarna 5.2, 6.2 och 7.3).

Om parterna inte har valt tillämplig lag, innehåller förordningen lagvalsregler för olika typer av avtal (artiklarna 4–8). I artikel 4 finns den allmänna regeln, som gäller om inte någon av specialbestämmelserna i artiklarna 5–8 är tillämplig. I artikeln finns allmänna lagvalsregler för vissa avtalstyper, t.ex. ska ett avtal om köp av varor vara underkastat säljarens lag (artikel 4.1). Om avtalet inte återfinns bland dessa avtalstyper eller är ett blandat avtal, t.ex. ett avtal som omfattar både köp av en vara och tillhandahållande av en tjänst, ska avtalet underkastas lagen i det land där den part som ska utföra den för avtalet karakteristiska prestationen har sin vanliga vistelseort (artikel 4.2). Från dessa regler görs undantag om avtalet har en uppenbart närmare anknytning till ett annat land. I så fall ska lagen i det landet tillämpas (artikel 4.3).

I artiklarna 5–8 finns lagvalsregler för transportavtal, konsumentavtal, försäkringsavtal och individuella anställningsavtal.

För avtal om godstransport gäller att avtalet, beroende på vissa förutsättningar, underkastas lagen antingen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort eller det land där den överenskomna leveransorten är belägen (artikel 5.1). För avtal om persontransport gäller att avtalet, beroende på vissa förutsättningar, underkastas lagen i det land där antingen passageraren eller transportören har sin vanliga vistelseort (artikel 5.2). För avtal om transport av gods eller av personer gäller att om det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat land, ska detta lands lag tillämpas (artikel 5.3).

För vissa konsumentavtal med en nära anknytning till det land där konsumenten har sin vanliga vistelseort tillämpas lagen i konsumentens

hemland (artiklarna 6.1 och 6.4). För övriga konsumentavtal tillämpas de allmänna reglerna i artiklarna 3 och 4 (artikel 6.3).

För försäkringsavtal gäller i korthet att avtal som täcker s.k. stora risker ska underkastas lagen i det land där försäkringsgivaren har sin vanliga vistelseort (artikel 7.2 andra stycket). Andra försäkringsavtal ska, under förutsättning att risken finns inom EU, underkastas lagen i det land där risken var belägen då avtalet ingicks (artikel 7.3 tredje stycket). För återförsäkringsavtal och för vissa försäkringsavtal där risken finns utanför EU tillämpas de allmänna reglerna i artiklarna 3 och 4.

Rom I-förordningen innehåller också regler om tillämplig lag för vissa rättsfrågor som hör samman med avtalet, bl.a. frågan om avtalets giltighet (artiklarna 10–13). Därutöver finns särskilda regler om vilken lag som ska tillämpas vid t.ex. överlåtelse av en fordran och kvittning (artiklarna 14–17).

Rom I-förordningen trädde i kraft den 7 juli 2008 och tillämpas på avtal som ingåtts den 17 december 2009 eller senare.

### *Rom II-förordningen*

Rom II-förordningen innehåller lagvalsregler för utomobligatoriska förpliktelser på privaträttens område. Med utomobligatoriska förpliktelser avses förpliktelser som har sin grund i en skadegörande handling och andra privaträttsliga förpliktelser som inte grundas på ett avtalsförhållande mellan parterna. Förordningen tillämpas i samtliga medlemsstater med undantag för Danmark.

Förordningen består av sju delar. I del I finns det regler om förordningens tillämpningsområde (artiklarna 1–3). I del II finns det lagvalsregler för skadestånd till följd av skadevällande händelser (artiklarna 4–9). Del III innehåller lagvalsregler för utomobligatoriska förpliktelser som inte är följd av en skadevällande händelse (artiklarna 10–13). I del IV och V finns det gemensamma bestämmelser för alla utomobligatoriska förpliktelser, bl.a. om lagval genom avtal och om internationellt tvingande regler (artiklarna 14–22). Del VI innehåller bestämmelser om bl.a. förordningens förhållande till andra unionsrättsliga bestämmelser och till internationella konventioner (artiklarna 23–28). I del VII finns det slutligen bestämmelser om bl.a. ikraftträdande (artiklarna 30–32).

Rom II-förordningen förutsätter inte ömsesidighet. Lagen i det land som utpekats genom förordningens bestämmelser ska tillämpas även om det är lagen i ett land som inte är medlem i EU (artikel 3).

Förordningen ger parterna viss rätt att själva bestämma vilket lands lag som ska tillämpas på den utomobligatoriska förpliktelsen. För andra än näringsidkare gäller dock att ett sådant avtal får ingås endast efter det att den ersättningsgrundande händelsen har inträffat. Om ett lagvalsavtal är tillåtet, ställs det dock inget krav på att avtalet ska ha någon anknytning till den valda rättsordningen. Lagvalet måste däremot vara uttryckligt eller klart framgå av omständigheterna i det enskilda fallet. Det får inte heller innebära att en tredje mans rättigheter åsidosätts (artikel 14.1).

Det finns vissa begränsningar i partsautonomin. När ett avtal har anknytning till endast ett land, dvs. saknar internationell karaktär, får parterna inte avtala bort tvingande bestämmelser i det landets rättsordning genom att välja en annan rättsordning (artikel 14.2). Detsamma

gäller för tvingande regler i EU-rätten, om alla omständigheter av betydelse för lagvalet finns i en eller flera medlemsstater (artikel 14.3). Parternas lagvalsfrihet begränsas också genom bestämmelser om tillämpning av internationellt tvingande regler (artikel 16).

Huvudregeln i Rom II-förordningen är att lagen i det land där skadan uppkom ska tillämpas för utomobligatoriska förpliktelser som är en följd av en skadevällande händelse (artikel 4.1). Från denna regel görs undantag om den skadevällande och den skadelidande har gemensamt hemvist. I sådana fall ska lagen i det landet tillämpas (artikel 4.2). Det görs också undantag om den utomobligatoriska förpliktelsen har uppenbart närmare anknytning till ett annat land. Så kan vara fallet exempelvis till följd av ett tidigare rättsförhållande mellan parterna. I så fall ska lagen i det landet tillämpas (artikel 4.3).

I förordningen finns det också lagvalsregler för vissa särskilda typer av utomobligatoriska förpliktelser, bl.a. produktansvar, konkurrensskador, miljöskador, immaterialrättsliga skador och skador till följd av arbetsrättsliga stridsåtgärder (artiklarna 5–9).

Förordningen gäller även för utomobligatoriska förpliktelser som trots att de inte är grundade på avtal inte heller är skadeståndsförpliktelser. Till dessa förpliktelser hör bl.a. rättsfigurer som återbetalning av felaktigt utbetalda belopp (*condictio indebiti*), obehörig vinst (artikel 10), tjänster utan uppdrag (*negotiorum gestio*, artikel 11) och vårdslöshet före eller i samband med ingående av ett avtal (*culpa in contrahendo*, artikel 12).

Rom II-förordningen trädde i kraft den 20 augusti 2007 och tillämpas på skadevällande händelser som inträffat den 11 januari 2009 eller senare.

## 5 Behovet av lagändringar med anledning av Rom I- och Rom II-förordningarna

**Bedömning:** Det finns till följd av Rom I- och Rom II-förordningarna skäl att överväga ändringar i lagen om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker, trafikskadelagen, lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal, sjölagen och lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. I övrigt finns det inte någon konflikt mellan svensk rätt och förordningarna.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** delar bedömningen eller har ingen invändning mot den.

**Skälen för bedömningen:** Rom I- och Rom II-förordningarna är, i likhet med andra EU-förordningar, direkt tillämpliga i medlemsstaterna. En förordning ska inte genomföras i nationell rätt. Det utesluter dock inte att det kan finnas ett behov av att anpassa nationella bestämmelser till förordningarna. Av EU-rätten följer att förordningarna har företräde framför nationell rätt (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens

funktionssätt). Medlemsstaterna är därför skyldiga att ändra eller upphäva nationella bestämmelser som står i konflikt med förordningarna.

I svensk rätt finns det ett stort antal lagvalsregler på olika områden. De flesta av dessa lagvalsregler är förenliga med Rom I- och Rom II-förordningarna, antingen för att de inte omfattas av förordningarnas tillämpningsområde eller för att de är tillåtna med hänsyn till förordningarnas förhållande till andra unionsrättsliga bestämmelser eller till internationella konventioner. Det finns inte anledning att inom ramen för detta lagstiftningsärende överväga förändringar i regler som inte står i strid med förordningarna.

I promemorian görs bedömningen att det finns skäl att överväga förändringar i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker, trafikskadelagen (1975:1410), lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal, sjölagen (1994:1009) och lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. I övrigt finns det, enligt promemorian, inte något behov av lagändringar till följd av förordningarna. Regeringen delar, liksom remissinstanserna, den bedömningen. I det följande prövas vilka ändringar som från dessa utgångspunkter krävs för att undvika konflikter mellan svensk rätt och förordningarna.

## 6 Tillämplig lag vid internationella köp av lösa saker

**Bedömning:** Sverige bör för närvarande inte säga upp 1955 års Haagkonvention om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker.

**Förslag:** Konsumentköp ska även fortsättningsvis undantas från tillämpningsområdet för lagen om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker.

**Promemorians bedömning och förslag** skiljer sig från regeringens. I promemorian föreslås att Sverige ska säga upp 1955 års Haagkonvention om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker och att lagen om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker därför ska upphävas.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker eller har ingen invändning mot promemorians förslag. *Malmö tingsrätt* och *Kommerskollegium* anser dock att konsekvenserna av en uppsägning av konventionen bör analyseras närmare, särskilt i förhållande till konventionsstater som inte omfattas av Rom I-förordningen, t.ex. Danmark, Norge och Schweiz.

**Skälen för bedömningen och förslaget:** 1955 års Haagkonvention om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker (1955 års Haagkonvention) innehåller regler om hur lagvalet ska göras i internationella köprättsliga förhållanden. Konventionen trädde i kraft den 1 september 1964 och har tillträtts av Belgien, Danmark, Finland,

Frankrike, Italien, Niger, Norge, Sverige och Schweiz. Belgien har dock senare sagt upp sin anslutning till konventionen.

När Sverige tillträdde 1955 års Haagkonvention införlivades den i svensk rätt genom lagen om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker (IKL). Lagen gäller för köp som har internationell karaktär och ska tillämpas även när det leder till tillämpning av lagen i ett land som inte är anslutet till 1955 års Haagkonvention. Rom I-förordningen lämnar företräde till konventionen (artikel 25.1).

Lagvalsreglerna i IKL och Rom I-förordningen är lika men inte identiska. Enligt Rom I-förordningen finns t.ex. möjlighet att göra undantag från regeln om tillämpning av säljarens lands lag, om det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat land (artikel 4.3). Någon sådan möjlighet finns inte i IKL. Enligt Rom I-förordningen gäller vidare att om alla omständigheter av betydelse för lagvalet finns i ett annat land än det parterna valt, får lagvalet inte hindra tillämpningen av tvingande regler i det landet (artikel 3.3). IKL saknar en motsvarande bestämmelse. Det finns även vissa ytterligare skillnader mellan konventionen och förordningen.

I promemorian föreslås att Sverige ensidigt ska säga upp 1955 års Haagkonvention och att lagen om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker därför ska upphävas. En uppsägning av konventionen övervägdes redan i samband med att Sverige tillträdde Romkonventionen. Eftersom flertalet konventionsstater också var medlemmar i EU, bedömdes det som lämpligt att avvakta vidare diskussioner om en gemensam uppsägning av konventionen av samtliga anslutna EU-medlemsstater (prop. 1997/98:14 s. 23 f.). Några sådana diskussioner har dock inte kommit till stånd.

Ordningen med särskilda lagvalsregler för internationella köp av lösa saker har funnits i svensk rätt under en lång tid. Som *Uppsala universitet* och *Lunds universitet* påpekar är fördelen med att säga upp 1955 års Haagkonvention att Sverige får ett enhetligt regelverk om val av tillämplig lag för avtalsförpliktelser. Regeringen konstaterar dock att det inte är självklart att en uppsägning av 1955 års Haagkonvention skulle leda till att det blir enklare att förutsäga vilket lands lag som ska tillämpas på ett internationellt köp. Konventionen kommer nämligen även fortsättningsvis att tillämpas av övriga konventionsstater, däribland de nordiska länderna (med undantag för Island). För svenska företag är nordiska näringsidkare viktiga handelspartners. Om det inte längre finns ett gemensamt system i Norden för att fastställa tillämplig lag vid internationella köp, kan detta i längden komma att försvåra handeln inom Norden. Lagvalet kan även komma att utfalla olika beroende på i vilket nordiskt land en tvist prövas. I sammanhanget kan även konstateras att det inte har framkommit att den nuvarande ordningen leder till några problem i praktiken.

Sammantaget anser regeringen att det för närvarande inte finns tillräckliga skäl för Sverige att ensidigt säga upp 1955 års Haagkonvention. IKL bör därför fortsätta att gälla tills vidare.

IKL tillämpas i dag inte på konsumentköp. Bakgrunden är att utan ett sådant undantag skulle lagvalsreglerna i IKL gälla för konsumenters köp av lösa saker, medan lagvalsreglerna i Romkonventionen skulle gälla för andra typer av konsumentavtal. Med hänsyn till att Romkonventionen

särskilt reglerar konsumentskyddet och till att konsumentköp rimligen bör bedömas efter samma principer som andra konsumentavtal, ansågs en sådan ordning inte ändamålsenlig (se prop. 1997/98:14 s. 23). Det finns inte skäl att göra någon annan bedömning av denna fråga med anledning av Rom I-förordningen. Konsumentköp bör alltså även fortsättningsvis undantas från lagens tillämpningsområde. Regeringen föreslår en lagändring med denna innebörd.

## 7 Tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

**Förslag:** Rom I-förordningen är tillämplig på lagvalet för försäkringsavtal och de svenska reglerna om detta i lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal ska därför upphävas. Det ska dock även fortsättningsvis i svensk rätt finnas dels en särskild lagvalsregel för obligatorisk skadeförsäkring, dels en regel som anger var risken ska anses finnas vid viss import av motordrivna fordon.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock inte någon bestämmelse om var risken ska anses finnas vid viss import av motordrivna fordon.

**Remissinstanserna** tillstyrker i huvudsak förslaget eller har ingen invändning mot det.

### Skälen för förslaget

#### *Rom I-förordningen reglerar lagvalet för försäkringsavtal*

Romkonventionen var endast i begränsad utsträckning tillämplig på försäkringsavtal. Konventionens lagvalsregler gällde för återförsäkringsavtal och för övriga försäkringsavtal när risken var belägen utanför EU. För försäkringsavtal där risken var belägen inom EU reglerades lagvalet i stället i vissa av EU:s försäkringsdirektiv, huvudsakligen i det konsoliderade livförsäkringsdirektivet<sup>1</sup> och i det andra skadeförsäkringsdirektivet<sup>2</sup>. Försäkringsdirektivens lagvalsregler har genomförts i svensk rätt genom lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal (se prop. 1992/93:222). Försäkringsdirektiven kommer att upphävas den 1 januari 2016 genom det s.k. Solvens II-direktivet<sup>3</sup> och ändringsdirektiv till detta. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska därefter tolkas som hänvisningar till Solvens II-direktivet (artikel 310).

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/83/EG av den 5 november 2002 om livförsäkring, EGT L 345, 19.12.2002, s. 1.

<sup>2</sup> Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG, EGT L 172, 4.7.1988, s. 1.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet, EUT L 335, 17.12.2009, s. 1.

Rom I-förordningen innehåller en i princip heltäckande reglering av tillämplig lag för försäkringsavtal. Livförsäkringar och omställningsförsäkringar som har tecknas genom kollektivavtal är dock undantagna från förordningens tillämpningsområde (artikel 1.2 j).

I Rom I-förordningen finns det lagvalsregler för försäkringsavtal som avser s.k. stora risker. Det är fråga om sådana kategorier försäkringsstagare som inte anses vara i behov av särskilt skydd, t.ex. som har en verksamhet av viss omfattning eller som försäkrar vissa särskilda risker som flygplan och fartyg (artikel 7.2). Det finns vidare lagvalsregler för övriga försäkringsavtal – t.ex. olycksfalls- och sjukförsäkring (s.k. massrisker) samt skadeförsäkring avseende små risker – om risken är belägen inom EU (artikel 7.3). Dessa regler ersätter, som framgått, lagvalsreglerna i försäkringsdirektiven (artikel 23).

För återförsäkringsavtal samt för försäkringsavtal om massrisker och skadeförsäkringsavtal avseende små risker där risken är belägen utanför EU (artikel 7.1) gäller de allmänna lagvalsreglerna i Rom I-förordningen (artiklarna 3 och 4).

När uttrycket medlemsstat används i artikel 7, innefattar det samtliga medlemsstater (artikel 1.4), dvs. även Danmark. Uttrycket medlemsstat omfattar här även Island, Lichtenstein och Norge. EES-länderna ska nämligen tillämpa likalydande lagvalsregler som de i Rom I-förordningen för att fastställa tillämplig lag för sådana försäkringsavtal som omfattas av artikel 7 (artikel 178 i Solvens II-direktivet samt artikel 36 och bilaga IX i EES-avtalet).

Valet av tillämplig lag för försäkringsavtal regleras alltså numera av Rom I-förordningen. Lagvalsreglerna i lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal bör därför upphävas (se dock nedan beträffande obligatorisk skadeförsäkring). Detta medför även behov av en följdändring i lagen (2002:562) om elektronisk handel och övriga informations-samhällets tjänster. När det gäller övriga bestämmelser i lagen gör regeringen följande bedömning.

#### *En särskild regel vid import av motordrivna fordon*

Rom I-förordningen reglerar inte bara tillämplig lag för försäkringsavtal, utan också övriga frågor av relevans för lagvalet. Flera av de särskilda lagvalsreglerna i Rom I-förordningen när det gäller försäkringsavtal utgår ifrån var den försäkrade risken ska anses vara belägen. Rom I-förordningen anger att det land där risken finns ska fastställas enligt det andra skadeförsäkringsdirektivet och det konsoliderade livförsäkringsdirektivet (artikel 7.6). Reglerna i den svenska lagen om var risken finns vid skadeförsäkring har dock kompletterats till följd av en bestämmelse i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring (3 c §).<sup>4</sup> Den svenska bestämmelsen, som alltså är en del av genomförandet av direktivet, anger var risken ska anses vara belägen när ett fordon som är registrerat i ett EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon, EUT L 149, 11.6.2005, s. 14.

Eftersom Rom I-förordningen inte innehåller någon motsvarighet till denna bestämmelse, krävs en särskild svensk bestämmelse. Annars uppfyller svensk rätt inte kravet i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring.

Övriga bestämmelser som kompletterar lagvalsreglerna i lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal (1–4 och 13 §§) har en motsvarighet i Rom I-förordningen. De bör därför, som föreslås i promemorian, upphävas.

### *Bör det införas svenska lagvalsregler som gäller utöver Rom I-förordningen?*

Rom I-förordningen ger medlemsstaterna utrymme att ha nationella lagvalsregler för vissa typer av försäkringsavtal. Det finns därför anledning att överväga om Sverige ska utnyttja denna möjlighet.

Rom I-förordningen hindrar inte medlemsstaterna från att reglera lagvalet för sådana kollektivavtalsreglerade livförsäkringsavtal som har undantagits från förordningens tillämpningsområde. I dag finns det inte någon sådan reglering i svensk rätt. Regeringen instämmer i promemorians bedömning att det inte finns skäl att ändra rättsläget i detta avseende.

Parterna har rätt att själva välja tillämplig lag för försäkringsavtal som avser stora risker, för återförsäkringsavtal samt för sådana försäkringsavtal om massriskor och skadeförsäkringsavtal avseende små risker där risken finns utanför EU (artiklarna 7.2 och 3). Sådan avtalsfrihet finns däremot inte för försäkringsavtal om massriskor och skadeförsäkringsavtal avseende små risker där risken finns inom EU. I dessa fall har parterna endast rätt att välja tillämplig lag i enlighet med de lagvalsregler som anges i förordningen. Medlemsstaterna har dock en viss möjlighet att utvidga parternas lagvalsfrihet (artikel 7.3). Ett sådant utrymme fanns även i försäkringsdirektiven. När direktiven genomfördes i svensk rätt, gjordes bedömningen att det inte fanns skäl att medge en sådan lagvalsfrihet (prop. 1992/93:222 s. 21 f.). Det finns inte anledning att nu göra en annan bedömning.

Rom I-förordningen ger medlemsstaterna möjlighet att föreskriva att ett avtal om obligatorisk försäkring ska regleras av lagen i den medlemsstat som föreskriver skyldigheten att teckna försäkringen (artikel 7.4). Denna möjlighet fanns för obligatoriska skadeförsäkringar redan i det andra skadeförsäkringsdirektivet och utnyttjades av Sverige när direktivet genomfördes i svensk rätt (12 § lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal). I det lagstiftningsärendet påpekades att föreskrifter om att en viss skadeförsäkring ska vara obligatorisk beror på nationella bedömningar av vilket skydd som behövs och hur det bör utformas. Reglerna om vem som ska vara skyldig att teckna en sådan försäkring, vem försäkringsskyddet ska gälla, hur ansvaret ska begränsas och andra liknande frågor kan skilja sig åt mellan olika länder. Vidare kan vissa typer av försäkringar vara obligatoriska endast i vissa länder. Det ansågs därför lämpligast att ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring underkastas lagen i den medlemsstat som har påbjudit försäkringsplikten (prop. 1992:93:222 s. 24 f.). Det saknas anledning att nu göra en annan



bedömning. Lagvalsregeln om obligatorisk skadeförsäkring ska alltså, som föreslås i promemorian, behållas i den svenska lagen.

Förordningen ger medlemsstaterna möjlighet att ha en motsvarande lagvalsregel för avtal om obligatorisk livförsäkring. I det sammanhanget konstaterar regeringen att förordningens lagvalsregler för försäkringsavtal inom kort ska bli föremål för översyn (artikel 27). Det är bl.a. med hänsyn till detta inte lämpligt att nu överväga en sådan förändring.

## 8 Sjölagens lagvalsregler

### 8.1 Behovet av lagändringar

**Bedömning:** I sjölagen finns det både lagvalsregler som grundar sig på internationella konventioner och lagvalsregler som inte har sådan grund. De lagvalsregler som grundar sig på internationella konventioner bör i princip behållas, medan övriga lagvalsregler bör upphävas. Lagvalsreglerna vid personbefordran bör dock ses över först i samband med det kommande lagstiftningsarbetet angående kompletterande bestämmelser till Atenförordningen.

**Promemorians bedömning** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian görs bedömningen att en regel som gäller vid personbefordran (15 kap. 29 § sjölagen) bör upphävas, eftersom den står i konflikt med Rom I-förordningen.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna delar promemorians bedömning. När det gäller lagvalet vid personbefordran påpekar dock *Institutet för sjö- och annan transporträtt* och *Svenska sjörättsföreningen* att det är viktigt att dessa regler anpassas inte bara till Rom I-förordningen utan även till Atenförordningen<sup>5</sup>.

**Skälen för bedömningen:** Sjölagen innehåller flera bestämmelser om tillämplig lag. Rom I-förordningen tillåter medlemsstaterna att behålla de nationella lagvalsregler som grundar sig på tidigare ingångna konventioner (artikel 25.1). I sjölagen finns det sådana regler i bl.a. 9 kap. 11 §, som grundar sig på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar och 1996 års ändringsprotokoll till konventionen. I lagen finns det även lagvalsregler som inte är konventionsgrundade. 13 kap. om styckegodstransport och 14 kap. om befraktning av fartyg innehåller bestämmelser om tillämplig lag som grundar sig på nordiska formlösa överenskommelser. Sverige, Danmark och Finland fick enligt ett undantag från Romkonventionen rätt att behålla lagvalsreglerna. Någon sådan möjlighet till undantag finns dock inte enligt Rom I-förordningen. Dessa lagvalsregler har alltså inte företrädare framför förordningen.

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24).

Det finns inte skäl att inom ramen för detta lagstiftningsärende närmare överväga de internationella konventioner som sjölagen i stor utsträckning bygger på. Lagvalsregler som grundar sig på dessa konventioner bör därför i princip behållas. De lagvalsregler som inte är konventionsgrundande bör upphävas i den utsträckning de står i konflikt med förordningen.

I promemorian görs bedömningen att det i 15 kap. om befordran av passagerare och resgods finns en regel som står i konflikt med Rom I-förordningen. Som *Institutet för sjö- och annan transporträtt* och *Svenska sjörättsföreningen* framhåller är det viktigt att reglerna om personbefordran anpassas inte bara till Rom I-förordningen utan även till Atenförordningen. Det är lämpligt att de ändringar som krävs i bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods görs vid ett och samma tillfälle. Översynen av lagvalsreglerna om personbefordran bör därför ske i samband med det kommande lagstiftningsarbetet angående kompletterande bestämmelser till Atenförordningen.

Regeringen prövar i det följande vilka ändringar som krävs i bestämmelserna om styckegodstransport (13 kap.) och befraktning av fartyg (14 kap.) med anledning av Rom I-förordningen.

## 8.2 Styckegodstransport

**Förslag:** De svenska lagvalsreglerna för avtal om styckegodstransport strider mot Rom I-förordningen och ska därför upphävas.

Reglerna om styckegodstransport ska vara tillämpliga vid all typ av fart, när avtalet om sjötransport är underkastat svensk rätt.

Reglerna ska i huvudsak vara tvingande i inrikes fart i Sverige, oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Detsamma ska gälla i fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde. I dessa fall ska dock parterna ha rätt att avtala om att ett annat konventionslands lag ska gälla i stället. I övriga fall, s.k. fri fart, ska reglerna vara dispositiva.

**Promemorians förslag** skiljer sig från regeringens. I promemorian föreslås att styckegodsreglerna ska vara tillämpliga endast i inrikes fart i Sverige och i annan fart när avtalet omfattas av Haag-Visbyreglerna. Det lämnas inget förslag om att de svenska reglerna i viss fart ska tillämpas oavsett vilket lands lag som i övrigt gäller för avtalet.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. *Sveriges advokatsamfund* och *Svenska sjörättsföreningen* påtalar att som förslaget är utformat tycks en situation kunna uppstå när svensk rätt är tillämplig enligt Rom I-förordningen men 13 kap. sjölagen ändå inte ska tillämpas. *Svensk försäkring* anser att det är tveksamt om den svenska reglering som innebär att en skiljenämnd alltid ska tillämpa svensk rätt på ett avtal om styckegods-transport är förenlig med förordningen (13 kap. 61 § första stycket).

## Skälen för förslagen

### *Sjölagens lagvalsregler för avtal om styckegodstransport*

Med styckegodstransport avses transport av mindre godspartier, alltifrån ett antal kartonger eller säckar till flera containrar med gods. De svenska reglerna om styckegodstransport ska tillämpas på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige, i fart mellan de nordiska länderna, i sådan utrikes fart som faller under de s.k. Haag-Visbyreglernas<sup>6</sup> tillämpningsområde och i viss annan utrikes fart (13 kap. 2 § sjölagen). Lagvalet för övrig utrikes fart har inte reglerats. I stället ska lagvalet i dessa fall avgöras enligt transportavtalets bestämmelser eller annars enligt allmänna internationellt privaträttsliga principer (se prop. 1993/94:195 s. 154). Frågan är i vilken utsträckning dessa regler kan behållas.

### *Lagvalsregler som bygger på Haag-Visbyreglerna*

Rom I-förordningen är direkt tillämplig i Sverige. Som huvudregel är det därmed förordningen som, vid lagkonflikt, avgör vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal om styckegodstransport. Det finns dock vissa undantag. Bland annat har medlemsstaterna, som framgått, möjlighet att behålla nationella lagvalsregler som grundar sig på internationella konventioner (artikel 25.1).

Promemorians förslag utgår ifrån att lagvalet alltid ska bestämmas av förordningen. De materiella reglerna om styckegodstransport bygger dock i stor utsträckning på en konvention, Haag-Visbyreglerna. Det kan därför ifrågasättas om lagvalsreglerna i Rom I-förordningen fullt ut är förenliga med de folkrättsliga förpliktelser Sverige har åtagit sig genom Haag-Visbyreglerna.

Ursprungligen byggde det sjörättsliga transportansvaret på ett i princip strikt ansvar. Med tiden kom ansvaret att förlora det mesta av sitt innehåll på grund av att bestämmelserna var dispositiva. Friskrivningar tillämpades i stor utsträckning. För att stoppa denna utveckling inledde den privata internationella föreningen av sjörättsjurister, Comité Maritime International (CMI), ett arbete med syftet att åstadkomma en internationell konvention i ämnet. Resultatet blev 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, allmänt kallad för Haagreglerna. Med konossement avses det dokument som utfärdas till bevis om godsbefordringsavtalet och som innebär att godset får lämnas ut endast mot att dokumentet återställs. Konventionens främsta syfte var att skydda lastägarers och konossementsinnehavares anspråk på en säker befordran av godset och att säkerställa konossementets roll som värdepapper.

Haagreglerna blev allmänt accepterade av världens stora sjöfartsnationer. Reglerna infördes i svensk lagstiftning genom 1936 års sjölagsändringar (prop. 1936:133). Trots den internationella framgången för Haagreglerna ledde reglerna inte till önskad enhetlighet. CMI tog därför initiativ till att utarbeta ett tilläggsprotokoll till Haagreglerna. Tilläggsreglerna fick namnet Visbyreglerna och införlivades i svensk rätt genom

<sup>6</sup> 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (SÖ 1938:21) i dess ändrade lydelse genom 1968 och 1979 års protokoll

ändringar i sjölagen år 1973. De s.k. Haag-Visbyreglerna är i dag inarbetade i 13 kap. sjölagen.

Haag-Visbyreglerna föreskriver en skyldighet för konventionsstaterna att tillämpa reglerna i konventionen på avtal om sjötransport mellan två stater när ett konossement har utfärdats och den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat, konossementet har utfärdats i en konventionsstat eller det i konossementet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla (artikel 10). I det sammanhanget kan konstateras att parterna enligt Rom I-förordningen har frihet att avtala om tillämplig lag (artikel 3). Om parterna inte har avtalat om lagvalet, följer vidare av förordningens dispositiva lagvalsregel att normalt antingen lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort eller lagen i det land dit varorna levereras ska tillämpas (artikel 5.1). Förordningen ger således parterna möjlighet att avtala bort Haag-Visbyreglerna, även i sådan fart som faller under konventionens tillämpningsområde, t.ex. genom att välja lagen i en stat som inte är ansluten till konventionen. Detta är enligt regeringens bedömning inte förenligt med Sveriges åtaganden enligt konventionen. För att Sverige ska kunna uppfylla sina folkrättsliga förpliktelser måste det därför finnas regler som ger konventionen eller lag som grundar sig på konventionen genomslag i de situationer konventionen föreskriver. Sådana regler kommer att bygga på Haag-Visbyreglerna och är därför tillåtna enligt Rom I-förordningen (artikel 25.1).

De nuvarande svenska lagvalsreglerna för avtal om styckegodstransport går emellertid längre än vad konventionen kräver. Styckegodsreglernas tillämpningsområde har bl.a. utvidgas till att gälla inte bara konossement, utan all transport till sjöss, oavsett vilken typ av transportdokument som används. Vidare har parternas möjlighet att välja en annan konventionsstats lag inskränkts till situationer då varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Denna typ av längre gående styrning av tillämplig lag är inte förenlig med Rom I-förordningen.

Sammanfattningsvis är Sverige skyldigt att ha regler som säkerställer att Haag-Visbyreglerna tillämpas i vissa fall. Samtidigt är det inte förenligt med Rom I-förordningen att behålla nationella lagvalsregler som går längre än de folkrättsliga förpliktelser som följer av konventionen. De aktuella lagvalsreglerna bör därför ersättas av regler som säkerställer att de svenska reglerna om styckegodstransport får genomslag endast i de situationer som konventionen kräver. Regeringen föreslår bestämmelser med denna innebörd.

#### *Lagvalsregler som har utarbetats efter nordiskt samarbete*

Bestämmelserna om styckegodstransport innehåller, förutom lagvalsregler som grundar sig på Haag-Visbyreglerna, även lagvalsregler som bygger på nordiska formlösa överenskommelser. Exempelvis föreskrivs det att lagen i det land där transporten utförs ska tillämpas beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge (se 13 kap. 2 § första stycket).

Den nordiska särregleringen avviker från Rom I-förordningens bestämmelser. Som har framgått gäller enligt förordningen avtalsfrihet och det

finns en särskild lagvalsregel för transportavtal (artiklarna 3 och 5). Lagvalsreglerna som bygger på den nordiska överenskommelsen kan därmed inte behållas utan bör upphävas.

I promemorian påpekas att det i bestämmelserna om styckegodstransport även finns en nordisk särreglering beträffande vissa frågor om skiljedomsklausuler, men denna bedöms inte strida mot Rom I-förordningen (13 kap. 61 §). Enligt lagvalsregeln ska skiljeavtalet alltid anses innehålla en klausul om att skiljenämnden ska tillämpa de svenska bestämmelserna om styckegodstransport (13 kap. 61 § första stycket andra meningen). Detta gäller dock inte om vare sig den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. En svensk skiljenämnd ska alltså normalt tillämpa de svenska styckegodsreglerna.

Rom I-förordningen tillämpas visserligen inte på skiljeavtal (artikel 1.2 e). I detta fall är det dock fråga om en bestämmelse som anger att skiljenämnden ska tillämpa de svenska reglerna om styckegodstransporter på de materiella frågorna i tvisten. Regeringen bedömer därför att bestämmelsen inte är förenlig med Rom I-förordningen. Det saknas även skäl som talar för att lagvalet bör vara beroende av om tvisten handläggs i domstol eller av skiljenämnd. Regeringen föreslår därför att den särskilda lagvalsregeln för skiljedomsfall upphävs.

### *Fri fart*

Med s.k. fri fart avses utrikes styckegodstransporter som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde. I svensk rätt saknas det uttryckliga lagvalsregler för viss sådan fri fart. I förarbetena till sjölagen uttalades att lagvalet i dessa fall i stället skulle avgöras av transportavtalet eller annars enligt allmänna internationellt privaträttsliga principer (se prop. 1993/94:195 s. 154). Numera regleras lagvalet för sådana transportavtal, som har framgått, i stället av Rom I-förordningen. Detta leder inte till behov av några lagändringar i Sverige.

*Advokatsamfundet* och *Svenska sjörättsföreningen* pekar på att det finns situationer vid fri fart när svensk rätt är tillämplig enligt Rom I-förordningen men de materiella reglerna i 13 kap. sjölagen inte synes vara tillämpliga. Regeringen föreslår därför ett förtydligande som innebär att reglerna i sjölagen om styckegodstransport (13 kap.) alltid blir tillämpliga, när ett avtal om sjötransport är underkastat svensk rätt.

### *Den tvingande regleringen*

Det är Rom I-förordningen som avgör vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal om styckegodstransport. Detta gäller även i vissa fall av inrikes fart i Sverige, eftersom det är tillräckligt att parterna har valt att ett annat lands lag ska tillämpas på avtalet för att det ska uppstå en lagkonflikt som aktualiserar förordningens tillämpning (artikel 1). Som har framgått ger förordningen parterna större möjligheter att välja vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal om styckegodstransport än de nuvarande svenska lagvalsreglerna. När dessa upphävs, finns det anledning att överväga hur den tvingande regleringen ska utformas. Promemorian behandlar inte frågan närmare.

Styckegodsreglerna är i dag i huvudsak tvingande. Det finns dock ett flertal bestämmelser som är dispositiva. Det finns inte heller något hinder mot att transportören utökar sitt ansvar (13 kap. 4 §). I viss fri fart är, som framgått, de svenska reglerna om styckegodstransport enligt sin ordalydelse inte tillämpliga. Styckegodsreglerna har i dessa fall ansetts vara dispositiva. I förarbetena till den tidigare sjölagen uttalades också att den tvingande regleringen inte omfattar utrikes fart som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde (prop. 1973:137 s. 130).

Utrikes fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde omfattas i dag av den tvingande regleringen. Detta bör gälla även fortsättningsvis. En dispositiv reglering är nämligen inte förenlig med Sveriges åtaganden enligt Haag-Visbyreglerna. Som tidigare angetts ska de vara tvingande oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet.

Även inrikes fart i Sverige bör fortsatt omfattas av den tvingande regleringen. Parterna kan inte hindra tillämpningen av tvingande lagregler i Sverige genom att välja att ett annat lands lag ska tillämpas på avtalet, om alla andra omständigheter av betydelse för lagvalet finns i Sverige (artikel 3.3). Detta innebär att de tvingande styckegodsreglerna normalt kommer att tillämpas i inrikes fart i Sverige.

När det gäller avtal om styckegodstransport i inrikes fart i Sverige där det finns någon annan utländsk anknytning än enbart lagvalet, t.ex. att någon av parterna har hemvist i ett annat land, kommer de svenska reglerna om styckegodstransport att tillämpas när svensk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. Parterna skulle i dessa fall kunna kringgå den tvingande svenska regleringen genom att utnyttja den lagvalsfrihet som ges i förordningen. Detta kan dock förhindras genom att de svenska tvingande styckegodsreglerna ges genomslag även i de fall ett annat lands lag är tillämplig på avtalet enligt Rom I-förordningen. Sådana s.k. internationellt tvingande regler är tillåtna enligt förordningen (artikel 9.2). För att nationellt tvingande regler ska anses vara tvingande även internationellt krävs att dessa är så avgörande för att skydda allmänintressen, t.ex. ett lands politiska, sociala och ekonomiska struktur, att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt förordningen (artikel 9.1). De tvingande styckegodsreglerna har sin grund i de internationellt erkända Haag-Visbyreglerna, som tillkom i syfte att bl.a. skydda den i avtalsrelationen svagare partens, lastägarens, anspråk på säker befordran av godset. Reglerna får anses vara av grundläggande betydelse för detta skydd och för den ekonomiska strukturen inom sjöfarten i Sverige. De tvingande styckegodsreglerna bör därför få genomslag även i inrikes fart, när annat lands lag i övrigt gäller för avtalet. Detta innebär att det nuvarande rättsläget vid inrikes fart i princip bevaras.

Vid viss utrikes fart som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde är regleringen i dag dispositiv. Det saknas skäl att nu införa en tvingande reglering för dessa fall. Vid annan utrikes fart som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde är nuvarande reglering dock tvingande. Det gäller t.ex. transporter mellan två stater när den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige. Det är i dessa fall Rom I-förordningen som avgör om de svenska styckegodsreglerna ska tillämpas

på avtalet, vilket innebär att parterna har möjlighet att avtala om tillämplig lag. En tvingande svensk reglering har därför numera begränsad verkan. Parterna har ändå frihet att välja ett annat lands lag. Det saknas, enligt regeringens bedömning, övertygande skäl för att behålla den tvingande regleringen i dessa fall.

Regeringen föreslår sammanfattningsvis bestämmelser med innebörden att styckeogdsreglerna ska vara tvingande i inrikes fart i Sverige och i fart inom Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde, oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Parterna ska dock i sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde ha rätt att avtala om att ett annat konventionslands lag ska gälla i stället.

### 8.3 Befraktning av fartyg

**Förslag:** De svenska lagvalsreglerna för befraktningsavtal strider mot Rom I-förordningen och ska därför upphävas.

Befraktningsreglerna ska även fortsättningsvis vara i huvudsak dispositiva. Vissa regler om lastskadeansvar och preskription ska dock vara tvingande i inrikes fart i Sverige. En bestämmelse om ombordkonossement ska vara tvingande i inrikes fart i Sverige och i fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde, oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Parterna ska dock i fart som omfattas av Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde ha rätt att avtala om att ett annat konventionslands lag ska gälla i stället.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock att lastansvarsreglerna ska vara tvingande i all typ av fart. Det lämnas inget förslag om att bestämmelsen om ombordkonossement ska tillämpas oavsett vilket lands lag som i övrigt gäller för avtalet.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. *Institutet för sjö- och annan transporträtt* och *Svenska sjörättsföreningen* anser dock att det inte är lämpligt att lastansvarsreglerna blir tvingande i alla typer av fart.

**Skälen för förslaget:** Med befraktning avses att någon hyr in ett helt eller en viss del av ett fartyg (hel- eller delbefraktning). Lagvalsreglerna för befraktning av fartyg bygger, som anges i promemorian, inte på konventioner utan grundar sig helt på nordiska formlösa överenskomelser som inte har företräde framför Rom I-förordningen. Den nordiska särregleringen skiljer sig i sak från Rom I-förordningen. Enligt de svenska lagvalsreglerna är det t.ex. lagen i det land där befraktningen utförs som ska tillämpas i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge (14 kap. 1 § tredje stycket). Enligt förordningen har dock parterna frihet att avtala om tillämplig lag (artikel 3). Om parterna inte har avtalat om lagvalet, följer av förordningens dispositiva lagvalsregel att normalt antingen lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort eller lagen i det land dit varorna levereras ska tillämpas (artikel 5.1). Lagvalsreglerna för befraktning av fartyg står således i konflikt med Rom I-förordningen. Regeringen föreslår därför att de ska upphävas. De

nuvarande reglerna om befraktning av fartyg bör i stället tillämpas när svensk rätt ska tillämpas på avtalet.

I promemorian föreslås även att lastansvarsreglerna ska bli tvingande i all fart, i stället för enbart i inrikes fart i Sverige och i internordisk fart. Detta är, som *Institutet för sjö- och annan transporträtt* och *Svenska sjörättsföreningen* påpekar, inte lämpligt utan avviker från vad som gäller internationellt. Eftersom denna del av det nordiska samarbetet inte utgör lagvalsregler, står reglerna inte heller i konflikt med Rom I-förordningen. Reglerna bör även fortsättningsvis vara tvingande i inrikes fart i Sverige (jfr regeringens överväganden i avsnitt 8.2 beträffande styckeogodsreglerna). Med hänsyn till att de samnordiska lagvalsreglerna nu upphävs, finns det dock anledning att överväga om det finns tillräckliga skäl för att ansvarsreglerna ska vara tvingande även i internordisk fart. Den tvingande regleringen har ett naturligt samband med de lagvalsregler som måste upphävas till följd av Rom I-förordningen. Vid den bedömningen är det av betydelse att förordningen ger parterna frihet att välja vilket lands lag som ska tillämpas på avtalet. En tvingande svensk reglering har därför begränsad verkan. Regeringen föreslår av dessa skäl att lastansvarsreglerna ska vara tvingande endast i inrikes fart i Sverige.

I 14 kap. sjölagen finns det en bestämmelse som bygger på Haag-Visbyreglerna (artikel 3.7). Bestämmelsen, som reglerar utfärdande av ombordkonossement, är i dag tvingande i viss typ av fart (14 kap. 2 och 18 §§). I promemorian föreslås att bestämmelsen ska vara fortsatt tvingande i inrikes fart i Sverige och i sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde. Regeringen ansluter sig till denna bedömning. För att Sverige ska uppfylla de folkrättsliga förpliktelser som följer av Haag-Visbyreglerna är det dock inte tillräckligt att bestämmelsen är tvingande när svensk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. Bestämmelsen måste alltid tillämpas i sådan fart som faller under konventionens tillämpningsområde, dvs. oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Eftersom bestämmelsen om ombordkonossement bygger på de internationellt erkända Haag-Visbyreglerna bör den tillämpas också i inrikes fart i Sverige oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet. Bestämmelsen bör dock inte hindra parterna från att i sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde avtala om att ett annat konventionslands lag ska gälla i stället. Det hänvisas i dessa delar till övervägandena i avsnitt 8.2 beträffande styckeogodsreglerna. Regeringen föreslår bestämmelser med denna innebörd.

## 9 Lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser

**Förslag:** Lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser upphävs.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.



**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har ingen invändning mot det. *Sveriges advokatsamfund* anser dock att det finns skäl att avvakta med att upphäva lagen, eftersom den kommer att vara fortsatt tillämplig för vissa äldre avtal

**Skälen för förslaget:** Romkonventionen innehåller regler om vilken lag som ska tillämpas på avtalsförpliktelser, när det uppkommer ett val mellan rättsordningarna i olika länder. Konventionen antogs år 1980 av de dåvarande medlemsländerna i Europeiska gemenskapen (EG) och trädde i kraft den 1 april 1991. Därefter har alla nya medlemsstater anslutit sig till konventionen.

När Sverige tillträdde Romkonventionen införlivades den i svensk rätt genom lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. Lagen trädde i kraft den 1 juli 1998 och tillämpas på avtal som har ingåtts från och med denna dag.

Rom I-förordningen ersätter Romkonventionen för de länder som omfattas av förordningen (artikel 24 i förordningen). Enligt lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser ska dock Romkonventionen tillämpas i Sverige. Lagen strider därmed enligt sin ordalydelse mot Rom I-förordningen och bör, som föreslås i promemorian, upphävas. Det är enligt regeringens uppfattning inte möjligt att, som *Sveriges advokatsamfund* anser, låta lagen fortsätta att gälla på grund av att lagen kommer att vara fortsatt tillämplig för vissa äldre avtal. Detta förhållande har dock betydelse när det gäller behovet av övergångsbestämmelser. Regeringen återkommer till den frågan i avsnitt 10 och i författningskommentaren.

Förslaget i denna del medför att en följdändring bör göras i fastighetsmäklarlagen (2011:666), som innehåller en hänvisning till lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

## 10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 mars 2015.

Den upphävda lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser ska fortsätta att gälla för avtal som har ingåtts under tiden den 30 juni 1998 till och med den 16 december 2009, men inte för avtal som har ingåtts därefter.

**Bedömning:** Av Rom I-förordningen framgår att förordningen tillämpas på avtal som har ingåtts från och med den 17 december 2009. Detta kräver inte några särskilda svenska övergångsbestämmelser.

De ändringar i sjölagen som inte är en direkt följd av Rom I-förordningen bör endast gälla avtal som ingås efter ikraftträdandet. Detta kräver inte heller övergångsbestämmelser.

**Promemorians förslag och bedömning** skiljer sig från regeringens. I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2014. I promemorian föreslås även övergångsbestämmelser.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna kommenterar inte förslaget eller bedömningen.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** De föreslagna lagändringarna syftar till att undanröja konflikter mellan svensk rätt och Rom I-förordningen. Förordningen trädde i kraft redan den 7 juli 2008. Lagändringarna bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Ett tidigare ikraftträdande än den 1 mars 2015 bedöms inte möjligt.

Huvudprincipen i svensk rätt är att en ny lag bara tillämpas på avtal som ingås efter lagens ikraftträdande. I detta fall är det i huvudsak fråga om en anpassning av svensk rätt till Rom I-förordningen. Av EU-rätten följer att förordningen är direkt tillämplig i Sverige och att den har företräde framför nationella regler (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Rom I-förordningen ska tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare (artikel 28). Detta innebär att förordningens regler, trots eventuellt motstridiga svenska bestämmelser, redan gäller för avtal som har ingåtts sedan dess. De nya bestämmelser som enbart utgör en anpassning av svensk rätt till förordningen ger alltså uttryck för ett rättsläge som redan råder. Några övergångsbestämmelser är inte nödvändiga, eftersom detta framgår redan av förordningen.

I sjölagen görs vissa ändringar som inte är en direkt följd av förordningen. Detta gäller främst i reglerna om i vilka fall de svenska reglerna är tvingande. Dessa förändringar bör, enligt huvudprincipen, inte gälla för avtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Det är inte lämpligt att i efterhand ändra en sådan grundläggande avtalsrättslig reglering. Detta följer dock av allmänna principer och kräver inte någon övergångsbestämmelse.

När det gäller lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser föreslås att denna ska upphävas och den kommer alltså inte ersättas av några nya bestämmelser. Lagen kommer dock att vara fortsatt tillämplig för avtal som har ingåtts under perioden den 30 juni 1998 till och med den 16 december 2009. Som *Sveriges advokatsamfund* påpekar kan detta bli otydligt vid ett upphävande av lagen. Inte minst tydlighetsskäl talar därför för att låta detta förhållande komma till uttryck i en övergångsbestämmelse.

## 11 Ekonomiska och andra konsekvenser

<p><b>Bedömning:</b> De föreslagna lagändringarna bedöms inte leda till några ökade kostnader för det allmänna eller för företag.</p>
---

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna kommenterar inte bedömningen.

**Skälen för bedömningen:** De föreslagna lagändringarna har i huvudsak till syfte att anpassa svensk rätt till Rom I-förordningen, som redan gäller i Sverige. Förordningen ska tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare (artikel 28). Detta innebär att förord-

ningens regler, trots de äldre svenska bestämmelserna, redan gäller för avtal som har ingåtts sedan dess. De nya bestämmelserna ger alltså i princip uttryck för ett rättsläge som redan råder. Förslagen bedöms av dessa skäl inte medföra några ökade kostnader för det allmänna eller för företag.

## 12 Författningskommentar

### 12.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker

**1 §** Denna lag tillämpas på sådana köp av lösa saker som har internationell karaktär.

Från lagens tillämpningsområde undantas

1. köp av registrerade fartyg och luftfartyg,

2. köp av värdepapper,

3. försäljning genom judiciell myndighets åtgärd eller i exekutiv ordning, samt

4. köp som omfattas av konsumentköplagen (1990:932) eller av *artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)*.

Med köp likställs avtal om leverans av lösa saker som *ska* tillverkas, om materialet *ska* tillhandahållas av den som har åtagit sig leveransen.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av *första stycket* framgår att lagen tillämpas på internationella köp av lösa saker. Lagen reglerar dock inte alla frågor som hör samman med avtalet, t.ex. när det gäller parternas rättshandlingsförmåga eller köpeavtalets giltighet (se 2 §). Lagvalet för de frågor som inte omfattas av lagen bestäms av Rom I-förordningen.

I *andra stycket* anges de köp som undantas från lagens tillämpningsområde. Rom I-förordningen har ersatt Romkonventionen för de länder som omfattas av förordningen (artikel 24 i förordningen). Hänvisningen i *fjärde punkten* till konventionen ersätts därför av en motsvarande hänvisning till förordningen. Konsumentköp kommer alltså även fortsättningsvis att vara undantagna från lagens tillämpningsområde.

För att avgöra vilket lands lag som ska tillämpas på ett konsumentköp gäller i första hand de särskilda lagvalsreglerna för konsumentavtal i artikel 6 i förordningen. För köp som omfattas av konsumentköplagen, men inte av artikel 6, tillämpas dock förordningens allmänna lagvalsregler (artiklarna 3 och 4). Ett exempel på ett sådant köp kan vara att en småföretagare inhandlar en hushållsapparat som han eller hon avser att använda huvudsakligen i hemmet men också i företaget (se prop. 1997/98:14 s. 23).

#### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

Lagändringen börjar tillämpas den 1 mars 2015.

Av Rom I-förordningen följer att förordningen ersätter Romkonventionen och tillämpas på avtal som har ingåtts från och med den 17 december 2009 (artiklarna 24 och 28). Förordningen gäller alltså, trots de äldre svenska bestämmelserna, redan på avtal som har ingåtts sedan dess. Detta framgår direkt av förordningen och inte av någon särskild övergångsbestämmelse. Romkonventionen kommer dock – genom lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser – att fortsätta tillämpas på avtal som har ingåtts från och med den 1 juli 1998 till den 17 december 2009 (se kommentaren till lagen om upphävande av lag om tillämplig lag för avtalsförpliktelser).

Övervägandena finns i avsnitt 10.

## 12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om lagval för vissa försäkringsavtal och gäller utöver Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).

Av paragrafen, som har fått ett nytt innehåll, framgår det att lagen kompletterar lagvalsbestämmelserna i Rom I-förordningen när det gäller vissa försäkringsavtal. De grundläggande reglerna finns alltså i Rom I-förordningen, som innehåller en i princip heltäckande reglering av tillämplig lag för försäkringsavtal och övriga frågor av relevans för lagvalet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

Paragrafen innehåller en särskild bestämmelse om var risken ska anses vara belägen vid vissa motorfordonsförsäkringar. Genom paragrafen genomförs artikel 4.4 i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring (artikel 15 i det kodifierade motorfordonsförsäkringsdirektivet). Övervägandena finns i avsnitt 7.

Flera av Rom I-förordningens lagvalsregler när det gäller försäkringsavtal utgår ifrån var den försäkrade risken ska anses finnas. Enligt artikel 7.6 ska det land där risken anses finnas fastställas enligt EU:s försäkringsdirektiv. Av artikel 4.4 i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring framgår dock att vid vissa motorfordonsförsäkringsavtal ska platsen för risken fastställas på ett sätt som avviker från försäkringsdirektiven. Det gäller när ett fordon som är registrerat i ett EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, dvs. i importsituationer. Av paragrafen, som motsvarar punkten c i den hitillsvarande 3 §, framgår att risken i dessa fall under viss tid ska anses finnas i den stat till vilken fordonet ska införas (se prop. 2006/07:50

s. 43 f.). Detta motsvarar även vad som gäller enligt 1 kap. 17 § andra stycket 3 försäkringsrörelselagen (2010:2043).

Med trafikförsäkring för ett motordrivet fordon avses samma sak som i 1 § trafikskadelagen (1975:1410).

De övriga bestämmelserna i den hittillsvarande 3 § har sin motsvarighet i EU:s försäkringsdirektiv. Att dessa bestämmelser upphävs innebär alltså ingen förändring i förhållande till gällande rätt.

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

Paragrafen innehåller en särskild lagvalsregel för avtal om obligatorisk skadeförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Paragrafen, som motsvarar den hittillsvarande 12 §, innebär att det är lagen i den EES-stat som har påbjudit försäkringsplikten som är exklusivt tillämplig på försäkringsavtalet (se vidare prop. 1992/93:222, s. 49). I Sverige finns det regler om obligatorisk skadeförsäkring när det gäller t.ex. trafikförsäkring och patientförsäkring. Att en nationell lagvalsregel av detta slag är tillåten framgår av artikel 7.4 i Rom I-förordningen. Ändringarna i paragrafen innebär ingen förändring i förhållande till gällande rätt.

Begrepps användningen i lagen bygger på EU:s försäkringsdirektiv och har inte förändrats genom Rom I-förordningen. Definitionerna av olika försäkringstyper i 1 och 2 §§ upphävs dock, eftersom motsvarande definitioner följer direkt av förordningen och av EU:s försäkringsdirektiv. Med skadeförsäkring avses även fortsättningsvis sådana försäkringar som anges i 2 kap. 11 § försäkringsrörelselagen (2010:2043).

## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

Lagändringarna börjar tillämpas den 1 mars 2015.

Ändringarna är en anpassning av svensk rätt till Rom I-förordningen. Av EU-rätten följer att förordningen är direkt tillämplig i Sverige och har företräde framför nationella regler. Rom I-förordningen ska tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare (artikel 28). Förordningens regler gäller alltså, trots de äldre svenska bestämmelserna, redan för avtal som har ingåtts sedan dess. Detta framgår direkt av förordningen och inte av någon särskild övergångsbestämmelse.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

## **12.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)**

### **13 kap. Om styckegodstransport**

#### **Definitioner**

**1 §** I detta kapitel avses med

*transportör*: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

*undertransportör*: den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

*avsändare*: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

*avlastare*: den som avlämnar godset för transport,

*transportdokument*: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

*konventionen*: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna),

*konventionsstat*: en stat som är bunden av konventionen,

*konventionsfart*: sjötransport av styckegods mellan två stater när ett konossement har utfärdats och

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. konossementet har utfärdats i en konventionsstat, eller

3. det i konossementet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla.

I paragrafen definieras vissa grundläggande begrepp vid styckegodstransport. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

I paragrafen har lagts till en definition av begreppet konventionsfart. Begreppet har betydelse för den tvingande regleringens omfattning (se 4 §). Med konventionsfart avses sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde (artikel 10 i konventionen). Det är därmed fråga om sjötransport av styckegods mellan två stater när ett konossement har utfärdats. Vidare krävs att den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat, att konossementet har utfärdats i en konventionsstat, eller att det i konossementet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla. Med konossement avses det dokument som utfärdas till bevis om godsbefordringsavtalet och som innebär att godset får lämnas ut endast mot att dokumentet återställs. En definition av begreppet konossement finns i 42 §.

## **Tillämpningsområde**

**2 §** *Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av styckegods.*

I paragrafen anges tillämpningsområdet för kapitlets regler om styckegodstransporter. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Enligt paragrafen, som har fått ett nytt innehåll, ska kapitlet tillämpas på avtal om sjötransport av styckegods. Lagvalsreglerna i paragrafen upphävs. Ändringen innebär att kapitlet alltid gäller när svensk rätt ska tillämpas på avtalet (se även 4 § första och tredje styckena). Om det finns en lagkonflikt, bestäms lagvalet av Rom I-förordningen. Förordningen innehåller en särskild lagvalsregel för transportavtal (artikel 5, se avsnitt 4 och 8). Genom ändringen förtydligas att reglerna även ska tillämpas vid s.k. fri fart, dvs. transporter som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde.

## Avtalsbestämmelser

4 § *I inrikes fart i Sverige och i konventionsfart är en bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument ogiltig i den utsträckning den*

1. *avviker från detta kapitel,*
2. *avviker från 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket, eller*
3. *ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller en annan liknande rätt.*

*Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt.*

*Första stycket gäller oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet, dock inte i konventionsfart om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.*

Om ett *konossement* är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, ska det innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

I paragrafen anges omfattningen av den tvingande regleringen. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Av paragrafen, som har ett delvis nytt innehåll, framgår att bestämmelserna om styckegodstransport är i huvudsak tvingande (se dock 4 a §). I *första stycket* införs det ett tillägg som anger att den tvingande regleringen gäller i inrikes fart i Sverige och i konventionsfart, dvs. sådan utrikes fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde (se kommentaren till 1 §). Ändringen innebär bl.a. att reglerna inte längre är tvingande enbart på grund av att den faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Vid inrikes fart i Sverige är reglerna tvingande oavsett vilket typ av transportdokument som används. Den tvingande regleringen för utrikes transporter gäller däremot endast när transporten har skett mot ett *konossement*. Om andra typer av transportdokument används, t.ex. en *sjöfraktsedel*, är reglerna alltid dispositiva vid utrikes fart. Begreppen *konossement* och *sjöfraktsedel* definieras i 42 och 58 §§.

Kapitlet är dispositivt i s.k. *fri fart*, dvs. för utrikes transporter som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde.

*Andra stycket* motsvarar tidigare första stycket andra meningen. Ingen ändring i sak är avsedd.

Av det nya *tredje stycket* framgår att den tvingande regleringen ska tillämpas oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Det innebär att de tvingande reglerna gäller även när utländsk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. I sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde har dock parterna möjlighet att avtala att lagen i en annan bestämt konventionsstat ska tillämpas. I sådant fall gäller det landets lag fullt ut. De svenska styckegodsreglerna ska däremot – trots förordningen – tillämpas om parterna har avtalat att lagen i en icke-konventionsstat ska tillämpas.

I *fjärde stycket*, som motsvarar det hittillsvarande tredje stycket, anges transportörens upplysningsplikt när avtalet är underkastat Haag-Visbyreglerna eller lag som grundar sig på konventionen. Upplysningsplikten är, i enlighet med konventionens tillämpningsområde, inskränkt till fall när ett *konossement* har utfärdats.

De hittillsvarande andra och fjärde styckena flyttas till den nya 4 a §. Övriga ändringar är språkliga.

**4 a §** Bestämmelserna i 4 § gäller inte 5, 8–11 och 14–23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten ska utföras, är skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga transportörens rättigheter enligt detta kapitel, ska ett sådant avtal gälla.

I paragrafen, som är ny och motsvarar de hittillsvarande andra och fjärde styckena i 4 §, anges vissa undantag från den tvingande regleringen i 4 § (se vidare prop. 1993/94:195 s. 214 f.). Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Paragrafen har tillkommit av redaktionella skäl med anledning av de ändringar som görs i 4 §. Någon ändring i sak görs inte.

### Skiljedom

**61 §** Trots 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal komma överens om att tvister ska hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kändens val ska äga rum i en av de stater där en ort som anges i 60 § första stycket är belägen.

Bestämmelserna i 60 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Paragrafen innehåller särskilda regler för skiljeförfaranden som gäller tvister om styckegodstransporter. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

I första stycket upphävs lagvalsregeln för skiljeförfaranden. Det finns alltså inte längre någon särskild lagvalsregel för dessa fall.

Övriga ändringar är språkliga.

## 14 kap. Om befraktning av fartyg

### Tillämpningsområde och definitioner

**1 §** Detta kapitel är tillämpligt på avtal om hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

*bortfraktare*: den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,

*avlastare*: den som avlämnar godset för lastning,

*resebefraktning*: befraktning där frakten ska beräknas för resa,

*konsekutiva resor*: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

*tidsbefraktning*: befraktning där frakten ska beräknas för tid,

*delbefraktning*: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

I paragrafen regleras befraktningsreglernas tillämpningsområde och vissa grundläggande begrepp inom befraktningsområdet. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.



Enligt *första stycket* ska kapitlet tillämpas på avtal om hel- och delbefraktning av fartyg. De lagvalsregler som har tillkommit genom nordiskt samarbete upphävs. Ändringarna innebär att befraktningsreglerna gäller när svensk rätt ska tillämpas på avtalet (se även 2 § tredje stycket). Om det finns en lagkonflikt, bestäms lagvalet av Rom I-förordningen. Förordningen innehåller en särskild lagvalsregel för transportavtal (artikel 5, se avsnitt 4 och 8).

### **Avtalsfrihet**

2 § Detta kapitel tillämpas inte i den *utsträckning* annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige får 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Vid befraktning i *inrikes* fart i Sverige får 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren, *oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet*. Detsamma gäller i annan fart som avses i 13 kap. 4 §, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd stat som är bunden av den konvention som anges i 13 kap. 1 §.

Att detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

I paragrafen anges i vilka fall de i huvudsak dispositiva befraktningsreglerna är tvingande. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

Av *andra stycket* framgår att lastansvaret för dröjsmål eller sakskada inte får åsidosättas till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare i inrikes fart i Sverige. På motsvarande sätt är preskriptionsreglerna i 19 kap. 1 § tvingande. Den nordiska särregleringen upphävs, vilket innebär att reglerna inte längre är tvingande i internordisk fart.

Av *tredje stycket* följer att 18 §, som reglerar utfärdande av ombordkonossement, är tvingande i inrikes fart i Sverige och i sådan utrikes fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde. Bestämmelsen ska tillämpas oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Det innebär att den tvingande regleringen gäller även när utländsk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. Detta gäller dock inte i sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde om parterna har avtalat att lagen i en annan stat som är bunden av Haag-Visbyreglerna ska tillämpas. I sådant fall gäller det landets lag fullt ut. Bestämmelsen om ombordkonossement ska däremot – trots förordningen – tillämpas, om parterna har avtalat att lagen i en icke-konventionsstat ska tillämpas (se vidare i kommentaren till 13 kap. 4 §).

Övriga ändringar är språkliga.

### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

Lagändringarna börjar tillämpas den 1 mars 2015.

Av EU-rätten följer att Rom I-förordningen är direkt tillämplig i Sverige och har företräde framför nationella regler. Förordningen ska tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare (artikel 28). Förordningen gäller alltså, trots de äldre svenska lagvalsreglerna, sedan dess. Detta framgår direkt av förordningen och inte av någon särskild övergångsbestämmelse.

De lagändringar som handlar om när reglerna i 13 och 14 kap. är nationellt tvingande har inte föranletts av förordningen. För dessa ändringar gäller – enligt huvudprincipen vid lagstiftning på civilrättens område – att de nya reglerna bara tillämpas på avtal som har ingåtts efter ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

## 12.4 Förslaget till lag om upphävande av lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser

Häri genom föreskrivs att lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser ska upphöra att gälla vid utgången av februari 2015.

Den upphävda lagen gäller fortfarande för avtal som har ingåtts under tiden den 30 juni 1998 till och med den 16 december 2009, men inte för avtal som har ingåtts därefter.

Lagen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser införlivar Romkonventionen i svensk rätt. Genom förevarande lag upphävs lagen vid utgången av februari 2015. Rom I-förordningen är universellt tillämplig (artikel 2), vilket innebär att den lag som utpekats ska tillämpas oavsett om det är lagen i ett land som omfattas av förordningen eller inte. Detta innebär att Rom I-förordningens lagvalsregler är tillämpliga även i förhållande till t.ex. Danmark, som är part i Romkonventionen men som inte omfattas av förordningen.

Av Rom I-förordningen följer att den tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare (artikel 28). Förordningens regler tillämpas alltså, trots de äldre svenska bestämmelserna, redan för avtal som har ingåtts därefter. Den upphävda lagen ska dock alltså tillämpas på avtal som har ingåtts från och med den 1 juli 1998 – då lagen trädde i kraft – till och med den 16 december 2009. För tiden därefter gäller Rom I-förordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 9 och 10.

## 12.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster

7 § Bestämmelserna i 3–5 §§ påverkar inte parternas frihet att välja tillämplig lag för sitt avtal eller frågor om tillämplig lag för försäkringsavtal av de slag som avses i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).

Av paragrafen framgår att det finns vissa situationer när bestämmelserna om den s.k. ursprungslandsprincipen i 3–5 §§ inte tillämpas (se vidare prop. 2001/02:150 s. 115 f.). Övervägandena finns i avsnitt 7.

Ändringen i paragrafen är en följd av att lagvalsregler för försäkringsavtal nu finns i Rom I-förordningen. Den hittillsvarande hänvisningen till lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal ersätts av motsvarande hänvisning till artikel 7 i förordningen. Detta innebär inte någon ändring i sak.

### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

Lagändringen börjar tillämpas den 1 mars 2015. Det hänvisas till kommentaren till ikraftträdandebestämmelsen i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

## **12.6 Förslaget till lag om ändring i fastighetsmäklarlagen (2011:666)**

**3 §** Lagen tillämpas oavsett var fastigheten är belägen, om en väsentlig del av fastighetsmäklarens uppdrag utförs i Sverige. Detta gäller inte i den utsträckning något annat följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).

Paragrafen innehåller en bestämmelse om lagens tillämplighet när ett förmedlingsuppdrag har anknytning till utlandet. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Ändringen i paragrafen är en följd av att lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser upphävs. Rom I-förordningen gäller på det område som den upphävda lagen reglerade. Ändringen innebär ingen ändring i sak.

### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

Lagändringen börjar tillämpas den 1 mars 2015. Det hänvisas till kommentaren till lagen om upphävande av lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

Övervägandena finns i avsnitt 10.





## Bilaga 1



## Bilaga 1





## Bilaga 1



## Bilaga 1



## Bilaga 1









## Bilaga 2



## Bilaga 2



## Bilaga 2



## Bilaga 2





## Sammanfattning av promemorian (Ds 2013:21)

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd antog den 11 juli 2007 förordningen (EG) nr 864/2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II). Förordningen trädde i kraft den 20 augusti 2007 och tillämpas på skadevällande händelser som inträffat den 11 januari 2009 eller senare.

Den 17 juni 2008 antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd förordningen (EG) nr 593/2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I). Förordningen trädde i kraft den 7 juli 2008 och tillämpas på avtal som ingåtts den 17 december 2009 eller senare. Förordningen ersätter konventionen av den 19 juni 1980 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Romkonventionen), vilken införlivats med svensk rätt genom lag (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

Förordningarna är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i Sverige och övriga medlemsstater i EU med undantag för Danmark. Förordningarna ska alltså inte genomföras genom nationell normgivning. För svenskt vidkommande aktualiserar de dock vissa lagändringar.

Romkonventionen har alltså införlivats i svensk rätt genom lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. Mot bakgrund av att konventionen nu ersatts av den direkt tillämpliga Rom I-förordningen föreslås i promemorian att den svenska inkorporeringslagen upphävs. En uttrycklig övergångsbestämmelse bör dock tas in som klargör att de äldre bestämmelserna ska äga fortsatt tillämpning i fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009.

I 8 § trafikskadelagen (1975:1410) finns föreskrifter om rätt till trafikskadeersättning för skadelidande som antingen är svenska medborgare eller har hemvist i Sverige vid trafikolycka utomlands med svenskregistrerat fordon eller fordon tillhörigt svenska staten. Eftersom denna regel inte är en lagvalsregel utan en s.k. avgränsningsregel som anger när trafikskadelagens regler om trafikskadeersättning ska tillämpas föreligger ingen konflikt med Rom II-förordningen. Det strider dock mot förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet i artikel 18 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) att ha en regel som utsträcker en förmån enbart till svenska medborgare utan annan anknytning till Sverige än medborgarskapet. Regeln ändras därför till att omfatta endast personer med hemvist i Sverige.

Rom I-förordningen lämnar i artikel 25.1 företräde för internationella konventioner som en eller flera medlemsstater har tillträtt när denna förordning antas och som fastställer lagvalsregler för avtalsförpliktelser. Sverige är part till 1955 års Haagkonvention om tillämplig lag beträffande köp av lösa saker, som införlivats med svensk rätt genom lagen (1964:528) med samma namn (IKL). Det är en komplicerad ordning att ha ett regelverk för fastställande av tillämplig lag vid köp av lösa saker och ett annat för övriga avtalsförpliktelser och Sverige bör därför säga upp konventionen. Till följd av detta kommer också IKL att upphävas.

De särskilda lagvals- och avgränsningsregler för avtal om befordran som återfinns i 13 och 14 kap. sjölagen har tidigare varit möjliga att bibehålla till följd av ett särskilt protokoll till Romkonventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. När Romkonventionen nu ersatts av

Rom I-förordningen finns inte längre något sådant undantag och de särskilda lagvalsreglerna för internordisk sjöfart måste därför upphävas. I samband därmed föreslås även en justering i den internationellt tvingande särreglering för befordran i Norden som återfinns i 15 kap. sjölagen.

Romkonventionen var endast i begränsad utsträckning tillämplig på försäkringsavtal. Frågan om tillämplig lag reglerades i stället av ett antal EU-direktiv, vilka i Sverige har genomförts genom lag (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal. Rom I-förordningen innebär dock en heltäckande reglering av frågan om lagval för försäkringsavtal och nu gällande försäkringsdirektiv saknar lagvalsregler. Därigenom har 1993 års lag nästan helt förlorat sin betydelse. I Rom I-förordningen finns dock en möjlighet i artikel 7.4 b för en medlemsstat att fastställa att ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring ska underkastas lagen i den medlemsstat som föreskriver en skyldighet att teckna en sådan försäkring. I promemorian görs bedömningen att denna möjlighet bör utnyttjas och nuvarande regel med den innebörden i 1993 års lag får därför ensam bli kvar.

## Promemorians lagförslag

### 1 Förslag till lag om upphävande av lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande köp av lösa saker

Härigenom föreskrivs att lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande köp av lösa saker ska upphöra att gälla.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

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

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 8 § trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas *svensk medborgare eller* den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45).

### *Föreslagen lydelse*

#### 8 §

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas den som har hemvist i Sverige.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. I fråga om skadehändelser som har inträffat före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

<sup>1</sup> Lagen omtryck 1994:43.

### 3 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag på vissa försäkringsavtal

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

*dels att 1–11 samt 13 §§ ska upphöra att gälla,*

*dels att nuvarande 12 § ska betecknas 1 §,*

*dels att den nya 1 § ska ha följande lydelse.*

#### *Nuvarande lydelse*

##### *12 §*

På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring tillämpas, *i stället för vad som annars skulle följa av 6–11 §§*, lagen i den EES-stat som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

#### *Föreslagen lydelse*

##### *1 §*

På ett *sådant* avtal om obligatorisk skadeförsäkring *som avses i artikel 7.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)* tillämpas lagen i den EES-stat som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. I fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009 gäller äldre bestämmelser.

## 4 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 2 § samt 14 kap. 1 och 2 §§ sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **13 kap.**

#### **2 §**

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och *i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.*

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. *den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,*

3. *flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,*

4. *transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller*

5. *i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.*

*Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.*

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige.

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. *transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller*

3. *i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla.*

## 14 kap.

## 1 §

Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, befraktaren,

avlastare: den som avlämnar godset för lastning,

resebefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för resa,

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

tidsbefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för tid,

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

*Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.*

*Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.*

## 2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. *Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.*

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra

Vid resebefraktning får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § får bestämmelserna i



styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosätts genom avtal till nackdel för avlastaren.

Att bestämmelserna i detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

## 15 kap.

### 29 §

Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10–27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;

2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10–27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. I fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009 gäller äldre bestämmelser.

5 Förslag till lag om upphävande av lagen  
(1998:167) om tillämplig lag för  
avtalsförpliktelser

Härigenom föreskrivs att lag (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser ska upphöra att gälla.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.
2. I fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009 gäller äldre bestämmelser.

## 6 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:972) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (2010:972) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas *svensk medborgare eller* den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår *ej* för radiologisk skada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av kärnteknisk anläggning är inskränkt enligt 26 § lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

### *Föreslagen lydelse*

#### 8 §

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår *inte* för radiologisk skada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av kärnteknisk anläggning är inskränkt enligt 26 § lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

- 
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
  2. I fråga om skadehändelser som har inträffat före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Hovrätten över Skåne och Blekinge, Stockholms tingsrätt, Malmö tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Kommerskollegium, Finansinspektionen, Kammarkollegiet, Institutet för sjö- och annan transporträtt, Uppsala universitet, Lunds Universitet, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Arbetsdomstolen, Sveriges advokatsamfund, Svensk Försäkring, Trafikförsäkringsföreningen och Svenska sjörättsföreningen.

Stockholms Handelskammare, Arbetsgivarverket, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Företagarna, Tjänstemännens Centralorganisation, Landsorganisationen i Sverige, Näringslivets Regelnämnd, Sveriges Redareförening, Svenska Bankföreningen, Regelrådet, Sveriges konsumenter och Trafikskadenämnden har avstått från att yttra sig.