

Regeringens proposition

1998/99:42

Ändringar i trafikskadelagen

Prop.
1998/99:42

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 25 februari 1999

Lena Hjelm-Wallén

Laila Freivalds
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till ändringar i trafikskadelagen (1975:1410). Regeringen föreslår ändringar i bestämmelserna om trafikförsäkringsavgifter och om preskription samt i bestämmelsen om jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon och på egendom som transporterats med fordonet.

När det gäller trafikförsäkringsavgifter föreslås att trafikskadelagens bestämmelser skall anpassas till vissa tidigare gjorda ändringar i trafikförsäkringsförordningen i fråga om riskklassindelning m.m. Avgiften får enligt förslaget med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Dessutom föreslås att den lägsta trafikförsäkringsavgift som Trafikförsäkringsföreningen alltid har rätt att ta ut skall höjas från 50 till 200 kronor.

Preskriptionsbestämmelsen anpassas till vad som gäller för preskription enligt konsumentförsäkringslagen. Det innebär att den som vill kräva försäkringsersättning alltid skall ha sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsgivaren förklarat att slutlig ställning har tagits i ersättningsfrågan.

Ändringen av bestämmelsen om jämkning av skadestånd innebär att det inte längre skall vara en huvudregel att skadeståndet skall jämkas när motorfordon i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon skadas. Enligt förslaget skall skadeståndet kunna jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt.

I propositionen behandlar regeringen dessutom några andra frågor. Det gäller frågor om trafikförsäkringsgivarnas skyldighet att meddela trafikförsäkring (kontraeringsplikt) samt frågor om återkravs rätt för Trafikförsäkringsföreningen vid skada orsakad av ett oförsäkrat fordon och vid skada orsakad vid olovligt brukande av ett oförsäkrat fordon. I dessa delar föreslås inga lagändringar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1999.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	6
3	Ärendet och dess beredning	9
4	Nuvarande förhållanden	10
4.1	Trafikförsäkring.....	10
4.1.1	Försäkringsplikt.....	10
4.1.2	Skyldighet att meddela försäkring.....	10
4.1.3	Premiesättning	11
4.2	Trafikförsäkringsavgift.....	12
4.2.1	Rätt till och beräkning av trafikförsäkringsavgift.....	12
4.2.2	Minimiavgift.....	13
4.3	Trafikskadeersättning.....	13
4.3.1	Utbetalning av trafikskadeersättning	13
4.3.2	Rätt till återkrav	14
4.3.3	Självrisk.....	14
4.3.4	Rätt till återkrav vid skada orsakad av oförsäkrat fordon	15
4.3.5	Rätt till återkrav vid olovligt brukande av oförsäkrat fordon	15
4.3.6	Preskription.....	16
4.4	Jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon.....	16
5	Behovet av ändringar i trafikskadelagen	17
5.1	Skyldighet att meddela försäkring	17
5.2	Trafikförsäkringsavgift	19
5.2.1	Beräkning av trafikförsäkringsavgift.....	19
5.2.2	Minimiavgift.....	21
5.3	Trafikskadeersättning.....	22
5.3.1	Rätt till återkrav vid skada orsakad av oförsäkrat fordon	22
5.3.2	Rätt till återkrav vid olovligt brukande av oförsäkrat fordon	24
5.3.3	Preskription.....	26
5.4	Jämkning av skadestånd.....	27
6	Ikraftträdande m.m.	39
7	Kostnader och resursbehov	39
8	Författningskommentar	40
Bilaga 1	Sammanfattning av departementspromemorian Jämkning av skadestånd enligt trafikskadelagen, trafikförsäkringsavgifter m.m. (Ds 1996:25)	45
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	46
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	49

Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	50	Prop. 1998/99:42
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	53	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 februari 1999	55	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1998/99:42

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

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

Prop. 1998/99:42

Härigenom föreskrivs att 18, 28 och 31 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå får den som drabbas av skada i följd av trafik med motordrivet fordon i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han endast om särskilda skäl föreligger berättigad till skadestånd i den delen.

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Föreslagen lydelse

18 §

Den som drabbas av en skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon får, trots att han kan få trafikskadeersättning, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller om detta. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av en omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han berättigad till skadestånd i den delen endast om det finns särskilda skäl.

Skadestånd med anledning av en skada på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporterats med det får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt.

28 §

Den som vill bevaka rätt till ersättning enligt denna lag eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad.

Har den som vill kräva trafikskadeersättning anmält skadan till försäkringsgivaren inom den tid som anges i första stycket, har han alltid sex månader på sig att väcka talan mot försäkringsgivaren sedan denne har förklarat att slutlig ställning har tagits till

ersättningsfrågan.

Vad som sägs i andra stycket om försäkringsgivaren skall i fall som avses i 15 § gälla den myndighet som handlägger ersättningsärendet och i fall som avses i 16 § gälla trafikförsäkringsföreningen.

Förbehåll om kortare tid för väckande av talan än som anges i första stycket är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Förbehåll om kortare tid för att väcka talan än som anges i denna paragraf är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

31 §

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

Trafikförsäkringsavgift *bestäm- mes* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *beskaffenhet* och med samma användningssätt *och geografiska anknytning* som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av *premie* på grund av omständigheter som ger anledning *till antagande* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om sådana omständigheter *föreligger* i det särskilda fallet.

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

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

Trafikförsäkringsavgift *bestäms* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *fordonsslag* och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. *Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon.* Förhöjning av *premien* på grund av omständigheter som ger anledning *att anta* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör *en* särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om *det finns* sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift *tas* ut med *tvåhundra* kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upp-

hör.

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

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 28 § första stycket.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.
 2. Bestämmelserna i 28 § andra och tredje styckena tillämpas även på fordringar som har uppkommit före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet inte är preskriberade enligt äldre bestämmelser.
 3. Äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas även efter ikraftträdandet i ärenden som inte är avslutade hos trafikförsäkringsföreningen när lagen träder i kraft.

Trafikförsäkringsföreningen har i skrivelser till Justitiedepartementet tagit upp vissa frågor i trafikskadelagen (1975:1410) och trafikförsäkringsförordningen (1976:359). Frågorna avser bl.a. beräkningen av trafikförsäkringsavgifter enligt 31 § trafikskadelagen, dvs. de avgifter som föreningen har rätt att ta ut för den tid då ett motorfordon är oförsäkrat i strid mot lagen, det minsta belopp som föreningen har rätt att ta ut samt försäkringsgivarnas rätt enligt 24 § till återkrav av utbetalad trafikskadeersättning när skador orsakas av oförsäkrade fordon.

Vid genomförandet av EG:s tredje skade- resp. livförsäkringsdirektiv föreslog regeringen vissa ändringar i bl.a. trafikskadelagen (prop. 1994/95:184). Lagändringarna trädde i kraft den 1 juli 1995. I samband med dessa ändringar upphävde regeringen bestämmelserna i trafikförsäkringsförordningen om s.k. riskklassindelning. Upphävandet av bestämmelserna medför ett behov av att ändra den bestämmelse i trafikskadelagen som reglerar hur trafikförsäkringsavgiften bestäms.

Försäkringsutredningen har i sitt slutbetänkande Försäkringsrörelse i förändring 3 (SOU 1995:87) föreslagit att den s.k. skälighetsprincipen i försäkringsrörelselagen 19 kap. 5 § skall upphävas. Utredningen har även konstaterat att bestämmelsen om premieskälighet i 2 § trafikförsäkringsförordningen kan upphävas. Mellan skälighetsprincipen och trafikförsäkringsgivarnas skyldighet att meddela trafikförsäkring (kontraheringsplikten) finns ett klart samband. Främst med anledning härav aktualiserades frågan om kontraheringsplikten borde avskaffas.

Preskriptionsreglerna i trafikskadelagen fick vid tillkomsten en lydelse som överensstämde med preskriptionsreglerna i försäkringsavtalslagen (1927:77). Sedan dess har konsumentförsäkringslagen (1980:38) tillkommit. Enligt den lagen har den som vill kräva försäkringsersättning alltid sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsbolaget tagit slutlig ställning i ersättningsfrågan. Det har diskuterats om inte motsvarande regel borde införas i trafikskadelagen.

Trafikskadelagen innehåller en bestämmelse om jämkning av skadestånd för skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom (18 § andra stycket). Enligt bestämmelsen skall skadeståndet jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. Bestämmelsen och dess tillämpning har varit föremål för kritik och ingående diskussioner i bl.a. den juridiska doktrinen. I en proposition (1992/93:8) föreslog regeringen att bestämmelsen skulle ändras så att förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige skulle beaktas vid bedömningen av om jämkning skall ske. Riksdagen antog emellertid inte förslaget utan anslöt sig till ett uttalande av lagutskottet (bet. 1992/93:LU 35 s. 8) om att förslaget inte borde genomföras utan att mer ingående överväganden först kommit till stånd. Bestämmelsen har därefter diskuterats vid överläggningar i Justitiedepartementet med deltagande av företrädare för Arbetarskyddsstyrelsen, Brottskadenämnden, Finansinspektionen, Justitiekanslern, Kammarkollegiet, Kommittén om ideell skada, Konsumentverket, Socialstyrelsen, Trafikskadenämnden, Svea hovrätt, Juridiska fakulteterna vid Stockholms och Uppsala universitet, Ansvarsförsäkringens Personskadenämnd, Folksam, Industri-

förbundet, Företagarnas riksorganisation, Sveriges Försäkringsförbund, Grossistförbundet, LRF, LO, SAF, TCO, Sveriges Advokatsamfund och Sveriges Domareförbund. Prop. 1998/99:42

Inom Justitiedepartementet har utarbetats promemorian Jämkning av skadestånd enligt trafikskadelagen, trafikförsäkringsavgifter m.m. (Ds 1996:25). I promemorian behandlas ovanstående frågor och föreslås ändringar i trafikskadelagen.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En remissammanställning finns tillgänglig i Justitiedepartementet (dnr Ju96/1491).

Under remissbehandlingen samt i skrivelser inkomna till Justitiedepartementet därefter har bl.a. Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund tagit upp ytterligare frågor som rör trafikskadelagen och trafikförsäkringsförordningen. Det gäller bl.a. jämkning av personskadeersättning vid rattfylleri. Dessa frågor kommer att beredas senare.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 26 november 1998 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

Lagrådet har i huvudsak godtagit förslagen men också föreslagit vissa justeringar och lämnat andra synpunkter. Regeringen har följt Lagrådets förslag utom på en punkt. Regeringen återkommer i avsnitten 5.2.1 och 5.4 till Lagrådets synpunkter.

4 Nuvarande förhållanden

4.1 Trafikförsäkring

4.1.1 Försäkringsplikt

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivna fordon som är registrerade i bilregistret och inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet. Denna försäkringsplikt framgår av 2 § trafikskadelagen. Av samma paragraf framgår att försäkringsplikten enligt huvudregeln fullgörs av fordonets ägare. Om fordonet innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller om det innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år, är det i stället innehavaren som fullgör försäkringsplikten.

4.1.2 Skyldighet att meddela försäkring

Trafikförsäkring får enligt 5 § första stycket trafikskadelagen meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det av regeringen och av en försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen

(1993:1302) om EES-försäkringsgivares verksamhet i Sverige. En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är enligt 5 § andra stycket skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. Försäkringsgivarna har alltså en kontraheringsplikt. Den enda tillåtna inskränkningen i kontraheringsplikten är att regeringen i tillståndet kan begränsa skyldigheten att meddela trafikförsäkring till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område.

Kontraheringsplikten sammanhänger med att trafikförsäkringen är obligatorisk. Alla som är skyldiga att teckna trafikförsäkring skall också ha en möjlighet att göra det.

4.1.3 Premiesättning

Skälighet och tidigare bestämmelser om riskklassindelning

Försäkringsgivarna bestämmer själva vilka premiesatser som skall tillämpas för trafikförsäkring. Det finns inte något krav på att premiesättningen skall godkännas. I försäkringsrörelselagen (1982:713) finns dock i dag en bestämmelse som för skadeförsäkringsrörelse i allmänhet fastställer en princip om premie- och kostnadsskälighet (se 19 kap. 5 §). Principen gäller också för svenska trafikförsäkringsgivares verksamhet. Därutöver tillämpas för trafikförsäkringsrörelse vissa bestämmelser i trafikförsäkringsförordningen (1976:359) samt Finansinspektionens föreskrifter. Premien för en trafikförsäkring får enligt 2 § trafikförsäkringsförordningen inte bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader. Anskaffningskostnader som föranleds av konkurrensskäl får inte belasta trafikförsäkringsrörelsen.

Före den 1 juli 1995 gällde att ett försäkringsbolag innan det började driva trafikförsäkringsrörelse måste lämna uppgift till Finansinspektionen om de premiesatser som bolaget avsåg att tillämpa. Finansinspektionen skulle även informeras om ändringar i anmälda premiesatser. Anledningen till ändringen skulle då anges. Finansinspektionen övervakade att premiesättningen var skälig och meddelade föreskrifter om riskklassindelning och premieberäkning (se 1, 2 och 7 §§ trafikförsäkringsförordningen i dess lydelse före den 1 juli 1995). Riskklassindelningen innebar till att börja med att fordonen indelades i olika fordonsklasser, t.ex. personbil som inte används i yrkesmässig trafik, personbil som används i yrkesmässig trafik, buss, moped samt olika typer av motorcyklar och lastbilar. Inom varje fordonsklass fick man sedan göra en indelning i olika undergrupper med hänsyn till riskskillnader inom klassen. För varje fordonsklass beaktades därefter i viss mån skilda förhållanden som riskpremien var beroende av. För personbil avsedd för privat bruk var riskpremien beroende av fyra förhållanden, nämligen geografisk zon, årlig körsträcka, bilmärke (där bilmärken, biltyper och årsmodeller inplacerades efter den risk de bedömdes representera i trafikförsäkringshänseende) och bonus för skadefria år.

Av 31 § andra stycket trafikskadelagen framgår att beräkningen av trafikförsäkringsavgifter grundar sig på denna riskklassindelning (se avsnitt 4.2.1).

Upphävandet av riskklassindelningen

Enligt EG-direktiven på försäkringsområdet gäller en princip om produktfrihet, vilken innebär att försäkringsgivarna i sin utveckling av försäkringsavtal inte skall hindras av detaljerade föreskrifter i den nationella regleringen. Försäkringsutredningen anförde i sitt delbetänkande Försäkringsrörelse i förändring 2 (SOU 1993:108 s. 118) att kraven på riskklassindelning och premieberäkning i gällande föreskrifter för trafikförsäkringsanstalterna strider mot denna princip och därför borde slopas. I proposition 1994/95:184 instämde regeringen i Försäkringsutredningens bedömning att bestämmelserna om riskklassindelning och premieberäkning borde upphävas. För att åstadkomma detta krävdes ändringar i trafikförsäkringsförordningen. Däremot behövdes enligt regeringens uppfattning inga lagändringar. Regeringen ändrade trafikförsäkringsförordningen i samband med att propositionens lagändringar genomfördes. Ändringarna trädde i kraft den 1 juli 1995.

Det anförda innebär att den enda bestämmelsen om premiesättning för trafikförsäkringsgivarna, förutom den allmänna skälighetsprincipen i försäkringsrörelselagen (som för övrigt föreslås upphävd i lagrådsremissen Ändrade försäkringsrörelse regler), numera är skälighetsregeln i 2 § trafikförsäkringsförordningen.

4.2 Trafikförsäkringsavgift

4.2.1 Rätt till och beräkning av trafikförsäkringsavgift

Trafikförsäkringsföreningen är en förening där alla försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring är medlemmar (16 och 30 §§ trafikskadelagen). Även de utländska bolag som är verksamma i Sverige är med. Trafikförsäkringsföreningen företräder försäkringsbolagen i vissa ärenden om trafikskadeersättning och återkrav av utgiven sådan ersättning. Regeringen fastställer föreningens stadgar. Enligt stadgarna står föreningen under Finansinspektionens tillsyn.

En fordonsägare, som försummar att betala trafikförsäkringspremien för sitt fordon, får först en påminnelse som i regel också gäller som uppsägning av avtalet. Om premien ändå inte betalas, upphör försäkringsavtalet att gälla fr.o.m. dagen efter den sista betalningsdagen som är angiven i påminnelsen. Försäkringsgivaren skall enligt 16 § andra stycket trafikförsäkringsförordningen anmäla till Vägverket när ett försäkringsavtal upphör att gälla. Det är Vägverket som för bilregistret, se 2 § bilregisterkungörelsen (1972:399). Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och som inte är avställt, skall Vägverket enligt 83 § tredje stycket bilregisterkungörelsen underrätta Trafikförsäkringsföreningen om detta. Trafikförsäkringsföreningen har då rätt till gottgörelse av den försäkringspliktige i form av en

trafikförsäkringsavgift. Denna rätt framgår av 31 § trafikskadelagen, som också innehåller föreskrifter om hur avgiften skall beräknas.

Trafikförsäkringsavgiften bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet.

Trafikförsäkringsavgiften fastställs av Trafikförsäkringsföreningen. Beräkningsmetoden är genom föreskrifterna i 31 § andra stycket knuten till Finansinspektionens tidigare föreskrifter om indelning i riskklasser. (En redogörelse för klassindelningen enligt föreskrifterna och skälen för att den upphävts har lämnats i avsnitt 4.1.3.) Varje fordon klassas av Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen fastställer fordonsklasser som i sin tur indelas i avgiftsklasser och geografisk zon. Trafikförsäkringsföreningen har en klassningslista där bilmodellerna hänförs till olika avgiftsklasser. Listan aktualiseras fortlöpande med nytillkomna bilmodeller.

4.2.2 Minimiavgift

Trafikförsäkringsföreningen har rätt att kräva trafikförsäkringsavgift för varje dag som ett fordon är lagstridigt oförsäkrat. I förarbetena till trafikskadelagen sägs att det givetvis inte är någon mening med att ta ut alltför låga avgifter. Samtidigt sägs att det kan finnas anledning att låta även den som har haft sitt fordon oförsäkrat endast en kortare tid drabbas av något slags förseningsavgift. I 31 § tredje stycket trafikskadelagen finns därför en bestämmelse som innebär att trafikförsäkringsavgift alltid får tas ut med 50 kr, även om avgiften enligt beräkningsmetoden för uttagande av avgift skulle uppgå till ett lägre belopp. Minimiavgiften har varit oförändrad sedan den infördes år 1978.

4.3 Trafikskadeersättning

4.3.1 Utbetalning av trafikskadeersättning

Trafikskadeersättning utgår enligt 8 § trafikskadelagen för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon här i landet. Ersättning enligt 8 § utgår även i vissa andra fall, om fordonet var registrerat här i landet eller tillhörde svenska staten.

Ersättning för *personskada* betalas oberoende av hur eller av vem skadan har vållats. Den skadelidande, även föraren, har därför en självständig rätt att få sin ersättning direkt från trafikförsäkringen, se 10 och 11 §§. Ersättningen kan enligt 12 § första stycket jämkas i vissa fall, bl.a. om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Det är den försäkringsgivare som har meddelat trafikförsäkring för fordonet som skall betala ersättningen. Vid en kollision mellan flera fordon betalas ersättningen från försäkringen för det fordon som den skadade befann sig i. Den slutliga fördelningen mellan försäkringarna bestäms enligt 22 § med hänsyn till bl.a. om

vållande har förekommit på någondera sidan eller båda sidorna. Om någon som inte suttit i fordonet drabbas, kan denne vända sig mot den försäkringsgivare som meddelat det påkörande fordonets försäkring.

Beträffande *sakskada* gäller i huvudsak följande. Om ett motordrivet fordon eller egendom som transporteras med ett sådant fordon skadas, betalas trafikskadeersättning endast om skadan uppkommit i följd av trafik med ett annat motorfordon. Skadan skall dessutom ha orsakats genom vållande i samband med förande av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet, se 10 § andra stycket. Ersättningen betalas från trafikförsäkringen för det andra fordonet. Om någon annan sakskada än en skada på ett motordrivet fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon uppkommer på grund av trafik med ett motordrivet fordon, betalas ersättningen från trafikförsäkringen för fordonet. Ersättningen kan enligt 12 § andra stycket jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

För det fall ett försäkringspliktigt fordon *saknar försäkring* kan den skadelidande vända sig mot Trafikförsäkringsföreningen. Samtliga försäkringsgivare som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring svarar enligt 16 § i dessa fall solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits. Om det är fråga om en sakskada som tillfogats den försäkringspliktige, gäller ansvaret dock endast i fall då fordonet brukades olovligen av någon annan och antingen inte var registrerat i bilregistret eller var avställt.

4.3.2 Rätt till återkrav

När en försäkringsgivare har betalat trafikskadeersättning, har försäkringsgivaren i vissa fall rätt att kräva skadevållaren på beloppet. Det framgår av 20 § trafikskadelagen. En sådan återkravs rätt föreligger dels om skadan har vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, dels om skadan har vållats genom vanlig vårdslöshet av en förare som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. För skador som omfattas av produktansvarslagen (1992:18) och skador till följd av spårdrift som järnväg eller spårväg är ansvariga för enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning finns bestämmelser om återkrav i 20 § andra och tredje styckena.

4.3.3 Självrisk

Förutom den rätt till återkrav som framgår av 20 § trafikskadelagen finns enligt 21 § en möjlighet att i avtal om trafikförsäkring göra förbehåll om rätt för försäkringsgivaren att ta ut en självrisk från försäkringstagaren. Självrisabeloppet får för varje skadehändelse uppgå till högst en tiondel av basbeloppet.

Bakgrunden till bestämmelsen om självrisk är följande. Trafikskadeutredningen, vars betänkande Trafikskadeersättning (SOU 1974:87) i stora delar låg till grund för trafikskadelagen, räknade med att införandet av trafikskadelagen kunde komma att medföra att bonussystemet i trafikförsäkringsavtalen avvecklades och ersattes med ett system med

generella självriskklausuler. För att försäkringsgivarna utan hinder av kontraheringsplikten skulle kunna genomdriva självriskklausuler även mot försäkringstagarnas vilja krävdes enligt utredningen att en uttrycklig bestämmelse meddelades. Vid remissbehandlingen av utredningens förslag förordade företrädare för såväl trafikförsäkringsgivarna som motorfordonsägarna att bonussystemet skulle behållas även inom ramen för den nya lagstiftningen. Trafikförsäkringsföreningen yttrade att det var tänkbart att den nya ersättningsordningen för trafikskador borde föranleda en översyn av bonussystemet, även om systemet behölls. Det kunde därför, enligt föreningen, vara värdefullt att öppna en möjlighet att införa självrisk. I propositionen 1975/76:15 med förslag till trafikskadelag m.m. uttalades att den starka opinionen för ett bibehållande av bonussystemet talade för att systemet skulle komma att bestå. I propositionen föreslogs ändå att det i lagen skulle föras in bestämmelser som gjorde det möjligt för försäkringsgivarna att ta ut en viss självrisk. Som skäl anfördes att det var önskvärt att parterna fick en möjlighet att överväga ett system med självrisk.

4.3.4 Rätt till återkrav vid skada orsakad av oförsäkrat fordon

Enligt 24 § andra stycket trafikskadelagen får trafikskadeersättning som har utgetts enligt 16 § andra stycket, på grund av trafikskada orsakad av ett i strid mot lagen oförsäkrat fordon, intill en tiondel av basbeloppet krävas åter från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ett undantag görs för de fall då fordonet brukats olovligen av någon annan och antingen inte var registrerat i bilregistret eller var avställt.

Bestämmelsen om rätt till återkrav vad gäller oförsäkrat fordon hänger samman med den ovan beskrivna rätten att i försäkringsavtalet göra förbehåll om självrisk. Eftersom det inte föreligger något trafikförsäkringsavtal för ett oförsäkrat fordon, kan något självriskbelopp inte tas ut av fordonsägaren i dessa fall. Enligt förarbetena till trafikskadelagen bör ägaren av ett oförsäkrat fordon inte i detta hänseende vara bättre ställd än den lojale fordonsägaren.

4.3.5 Rätt till återkrav vid olovligt brukande av oförsäkrat fordon

Rätten till återkrav av trafikskadeersättning enligt 24 § andra stycket trafikskadelagen från den som varit skyldig att ha trafikförsäkring har som sagt ett undantag. Ersättningen får inte krävas åter, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av någon annan och antingen inte var registrerat i Sverige eller var avställt. I förarbetena till bestämmelsen uttalades att ett fordon i en sådan situation bara är försäkringspliktigt när det används här i trafik och att ett olovligt brukande då inte bör gå ut över den försäkringspliktige.

Det finns inte någon regel om rätt till återkrav mot den som olovligen brukat fordonet.

Regressreglerna i trafikskadelagen är tvingande på så sätt att det krävs ett åtagande av någon annan än försäkringstagaren för att ersättning skall

få återkrävas i vidare mån än som sägs i lagen (26 §). Trafikskadeersättning som utgivits för ett fordon som har brukats olovligen av någon annan och därigenom blivit försäkringspliktigt får alltså inte krävas åter av den försäkringspliktige men inte heller av den som olovligt brukat fordonet.

4.3.6 Preskription

Rätt till ersättning enligt trafikskadelagen eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring preskriberas enligt bestämmelserna i 28 § trafikskadelagen. Den som vill bevaka en sådan rätt skall väcka talan inom tre år från det han eller hon fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det att fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Om talan inte väcks inom dessa tider, är ersättningsrätten förlorad. Enligt 28 § andra stycket är förbehåll om kortare tid utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Preskriptionsbestämmelserna i trafikskadelagen är hämtade från 29 § försäkringsavtalslagen (1927:77). I propositionen till trafikskadelagen framhölls att man i avvaktan på den nya lagstiftning om preskription i allmänhet som då var aktuell inte borde genomföra några mera långtgående ändringar i de preskriptionsregler som gällde på trafikskadeområdet. Den tvååriga preskriptionstid som då föreskrevs i bilansvarighetslagen (1916:312) ansågs dock vara för kort. I stället anknöt man till försäkringsavtalslagens bestämmelser om preskription av fordringsrätt på grund av försäkringsavtal och införde en treårig preskriptionstid.

En särskild konsumentförsäkringslag (1980:38) gäller sedan år 1981. I den finns i 39 § preskriptionsbestämmelser som till att börja med innehåller samma tidsfrister som i försäkringsavtalslagen och trafikskadelagen, dvs. tre respektive tio år. Utöver dessa frister har dock den som vill kräva försäkringsersättning enligt konsumentförsäkringslagen alltid sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsgivaren förklarat att den har tagit slutlig ställning i ersättningsfrågan. Avsikten med sexmånadersfristen är att undvika rättsförlust för den som vill kräva ut försäkringsersättning och som har anmält skadan till försäkringsgivaren i rätt tid men fått slutligt besked från försäkringsgivaren först när tre- eller tioårsgränsen är nära förestående eller har passerats.

4.4 Jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon

Av 18 § trafikskadelagen framgår att den som drabbats av skada i följd av trafik med motordrivet fordon får, utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Regeln gäller även för skador på motorfordon och på egendom som transporteras i ett sådant fordon. För sådana skador finns emellertid en särskild regel. I 18 § andra stycket sägs att skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

I praxis har denna jämningsregel kommit att innebära att, när en utomstående ensam har vållat en skada på ett motorfordon, skadeståndet som regel jämkats till hälften. Undantag härifrån har ansetts möjligt när det förelegat särskilda omständigheter, såsom att vållandet antingen varit ringa eller mera allvarligt (se NJA 1985 s. 309, NJA 1987 s. 749 och NJA 1990 s. 569; rättsfallen behandlas i avsnitt 5.4).

5 Behovet av ändringar i trafikskadelagen

5.1 Skyldighet att meddela försäkring

Regeringens bedömning: Kontraheringsplikten för trafikförsäkringsgivare bör tills vidare behållas.

Promemorians bedömning: I promemorian görs ingen annan bedömning. Det uttalas att frågan om kontraheringsplikten skall behållas bör prövas slutgiltigt först i samband med de överväganden som skall göras med anledning av Försäkringsutredningens förslag om att slopa den s.k. skälighetsprincipen för försäkringsavtal (se promemorian s. 27 f.).

Remissinstanserna: Promemorians bedömning delas av de remissinstanser som uttalar sig i frågan.

Skälen för regeringens bedömning: En försäkringsgivare som har fått regeringens tillstånd att meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela sådan försäkring. Detsamma gäller försäkringsgivare som är verksamma här i landet enligt den särskilda regeln om EES-försäkringsgivare. Denna kontraheringsplikt sammanhänger med att trafikförsäkring är obligatorisk.

Det kan ifrågasättas om skyldigheten för en försäkringsgivare att meddela trafikförsäkring innebär någon reell skyldighet när riskklassindelningen och den reglerade premiesättningen för trafikförsäkringar har upphävts (se avsnitt 4.1.3). Det kan finnas en risk att försäkringsgivarna väljer att inte försäkra högrisk kunder genom att sätta premierna så högt att det är orealistiskt för försäkringstagaren att teckna försäkring. Vissa begränsningar för en sådan premiesättning finns emellertid. Förutom den allmänna skälighetsprincipen i 19 kap. 5 § försäkringsrörelselagen finns i 2 § trafikförsäkringsförordningen en bestämmelse som syftar till att säkerställa att försäkringsgivarna bestämmer skäliga premier för trafikförsäkringarna (se avsnitt 4.1.3). Finansinspektionen har tillsyn över försäkringsgivarna och skall bl.a. kontrollera att de följer lagar och föreskrifter. Den förhandskontroll och de bestämmelser om riskklassindelning och premieberäkning som har upphävts kan i stor utsträckning ersättas av en efterhandskontroll av premier. Det finns alltså fortfarande möjlighet till kontroll av att trafikförsäkringspremier är skäliga. Det torde dessutom vara så att trafikförsäkringsgivarnas premier ofta undersöks och jämförs av journalister och konsumentorganisationer.

I delbetänkandet Försäkringsrörelse i förändring 2 (SOU 1993:108) behandlade Försäkringsutredningen bl.a. trafikförsäkringsgivarnas kon-

traheringsplikt och anförde att för en sådan plikt även fortsättningsvis talar att antalet oförsäkrade motordrivna fordon kan befaras öka om en trafikförsäkringsgivare kan vägra ingå avtal om trafikförsäkring. Utredningen menade emellertid att kontraheringsplikten står i strid mot synsättet att privat försäkringsverksamhet skall drivas på marknadsmissiga villkor. Vidare konstaterade utredningen att kontraheringsplikten förlorar i betydelse med en friare premiesättning eftersom ett försäkringsbolag av en önskad kund kan begära en så väl tilltagen premie att kunden avstår från avtalet. Försäkringsutredningen anförde att frågan om ett slopande av kontraheringsplikten eventuellt skulle komma att behandlas vidare i utredningens slutbetänkande. Emellertid innehåller slutbetänkandet, Försäkringsrörelse i förändring 3 (SOU 1995:87), inte något förslag angående kontraheringsplikten.

I departementspromemorian Reformerade försäkringsrörelse regler (Ds 1998:45) föreslås att skälighetsprincipen i 19 kap. 5 § försäkringsrörelselagen skall upphävas. De huvudsakliga skälen härför är att skälighetsprincipen anses dels hämma konkurrensen, dels vara oförenlig med en marknadsanpassad lagstiftning. Promemorian, som har utarbetats i Finansdepartementet, bygger på bl.a. Försäkringsutredningens slutbetänkande. Till skillnad från Försäkringsutredningens bedömning i utredningens delbetänkande föreslås i promemorian inte att bestämmelsen om premieskälighet i 2 § trafikförsäkringsförordningen skall slopas. Tvärtom konstateras att för den obligatoriska trafikförsäkringen är förhållandena speciella och att frågan om skälighetsprincipen för sådana försäkringar kräver ytterligare överväganden. På grundval av förslagen i promemorian beslutade regeringen den 28 januari 1999 lagrådsremiss Ändrade försäkringsrörelse regler.

Som framgått finns det ett klart samband mellan kontraheringsplikten och skälighetsprincipen. Fick försäkringsgivarna bestämma premierna för trafikförsäkringar helt och hållet utifrån marknadsöverväganden, skulle de kunna kringgå en skyldighet att meddela försäkring genom att kräva mycket höga premier för sådana försäkringar som de helst inte vill erbjuda. Så länge bestämmelsen om premieskälighet i trafikförsäkringsförordningen finns kvar kan kontraheringsplikten dock enligt regeringens mening bl.a. fylla den viktiga uppgiften att medverka till att endast få fordon är oförsäkrade och att vissa personer eller grupper inte diskrimineras när det gäller rätten att teckna försäkring.

Med hänvisning till det anförda gör regeringen bedömningen att trafikförsäkringsgivarnas kontraheringsplikt tills vidare bör behållas. Det bör tilläggas att det inte har framkommit något som föranleder slutsatsen att kontraheringsplikten står i strid med EG-rätten.

5.2.1 Beräkning av trafikförsäkringsavgift

Regeringens förslag: Trafikförsäkringsavgiften skall bestämmas på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremien för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s. 30 f.).

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks eller lämnas utan invändningar av samtliga remissinstanser.

Skälen för regeringens förslag: Trafikförsäkringsavgiften kan efter de av regeringen den 1 juli 1995 genomförda ändringarna i trafikförsäkringsförordningen inte bestämmas på grundval av Finansinspektionens föreskrifter om riskklassindelning. Försäkringsgivarna är inte heller längre skyldiga att på förhand informera Finansinspektionen om de premier som tillämpas. Bestämmelserna i 31 § andra stycket trafikskadlagen kan i och för sig tillämpas i en ny situation så som de är utformade. Det gäller även om premierna bestäms enbart utifrån t.ex. fordonets beskaffenhet. Eftersom 31 § andra stycket i dag bygger på en riskklassindelning, bör bestämmelserna emellertid övervägas utifrån de ändrade förutsättningar som föreligger i och med att riskklassindelningen har avskaffats.

Trafikförsäkringsföreningen har föreslagit att trafikförsäkringsavgiften skall bestämmas med utgångspunkt enbart från premierna för de fordonsslag som finns noterade i bilregistret. Av bilregisterkungörelsen (1972:599) framgår vilka motordrivna fordon som skall vara registrerade. De olika fordonsslagen i registret är personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, terrängmotorfordon och, vilket har påpekats av *Lagrådet*, sedan den 1 november 1998 även moped klass I. Enligt förslaget bör en högsta avgift per fordonsslag fastställas av en av föreningen utsedd arbetsgrupp med representanter för några av bolagen och föreningen. För att avgifterna inte skall bli orimligt höga inom ett fordonsslag på grund av att vissa fordon är särskilt kostsamma, t.ex. taxibilar, bör enligt förslaget ytterligare differentieringar inom fordonsslagen kunna göras. Trafikförsäkringsföreningen avser att efter en eventuell lagändring tillämpa en tabell där varje fordonsslag kan bestå av flera avgiftsgrupper. Det skall t.ex. för personbilarna göras en indelning som är beroende av om de används för olika typer av yrkesmässig trafik eller är enbart för privat bruk. Lastbilarna kommer enligt föreningens tabell att indelas efter totalvikt samt efter om de används för yrkesmässig eller privat trafik. Även motorcyklarna kommer enligt tabellen att delas in i avgiftsgrupper.

Den grupp som har arbetat fram Trafikförsäkringsföreningens förslag har sålunda inte hittat någon metod att behålla den följsamhet till premien som finns i dagens system. Det föreslagna beräkningssättet innebär i

stället ett större mått av schablonisering än det som tillämpas i dag. Det blir fallet genom att fordonets fabrikat och årsmodell enligt förslaget inte längre skall påverka avgiften. Detsamma gäller fordonsägarens bosättningsort.

Det kan konstateras att den föreslagna schabloniseringen medför betydligt högre trafikförsäkringsavgifter för många fall. I vissa situationer kan beräkningssättet leda till avgifter som är flera gånger högre än den premie som den försumlige försummat att betala. Det kan i och för sig på goda grunder sättas i fråga om det är rimligt t.ex. att en person som har en låg försäkringspremie för sin bil skall betala samma höga trafikförsäkringsavgift som den som på grund av bilens art, bostadsorten m.m. får en mycket hög premie.

Emellertid talar flera omständigheter enligt regeringen för en ökad schablonisering i beräkningen. Det nuvarande beräkningssättet är krångligt och resurskrävande, medan det föreslagna systemet skulle bli enklare och därmed billigare. Trafikförsäkringsavgiften bör inte i första hand ses som ett alternativ till den premie som skulle ha erlagts utan som en sanktion mot dem som inte lojalt bidrar till det skydd för trafikanterna som systemet med en obligatorisk trafikförsäkring ger. Det finns inte skäl för en långtgående differentiering på den grunden att det skulle finnas något omedelbart samband mellan å ena sidan trafikförsäkringspremien för ett visst fordon och å andra sidan de kostnader som det ifrågavarande fordonet orsakar som oförsäkrat. Fordon med låga försäkringspremier kan förorsaka lika höga kostnader relativt sett för Trafikförsäkringsföreningen som fordon med höga premier. Administrationskostnaderna för ett oförsäkrat fordon är sålunda lika höga oavsett premien för fordonet. Varje sådant ärende förorsakar dessutom mer arbete och därmed högre kostnader för föreningen än ett ärende hos en försäkringsgivare där det endast är fråga om att rutinmässigt infordra premie för en ny försäkringsperiod. Något förmodat samband mellan den individuella försäkringspremien och de kostnader fordonet orsakar Trafikförsäkringsföreningen synes för övrigt inte alls ha legat till grund för det nuvarande avgiftssystemet. De som av förbiseende eller glömska försummat att betala premien har som i dag möjlighet att undgå trafikförsäkringsavgift genom att försäkringsavtalet enligt vad som anförts i avsnitt 4.2.1 upphör att gälla först efter det att en påminnelse har skickats ut samt den i påminnelsen angivna betalningstiden löpt ut. Det innebär att en avgiftshöjning inte behöver slå onödigt hårt mot försäkringstagarna.

I likhet med remissinstanserna kommer regeringen således fram till att den föreslagna förenklingen bör godtas. I lagtexten bör markeras den differentiering utifrån användningssätt som Trafikförsäkringsföreningen förutsatt i sitt förslag.

För beräkning av trafikförsäkringsavgiften bör förhandsinformationen från försäkringsgivarna till Finansinspektionen om premiesättningen kunna ersättas av efterhandsinformation till Trafikförsäkringsföreningen. Det bör också kunna lämnas till föreningen att indela de olika fordonslagen i avgiftsgrupper, en indelning som bör kunna ske i huvudsak som föreningen föreslagit.

Regeringens förslag: Trafikförsäkringsavgift för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör skall alltid få tas ut med ett belopp om 200 kronor.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att minimiavgiften skall vara knuten till basbeloppet (se promemorian s. 34 f.).

Remissinstanserna: Promemorians förslag tillstyrks eller lämnas utan invändningar av remissinstanserna. *Professor Anders Agell* förordar dock att minimiavgiften inte knyts till basbeloppet utan bestäms till ett belopp i kronor.

Skälen för regeringens förslag: Av 31 § tredje stycket trafikskadelagen framgår att trafikförsäkringsavgift alltid får tas ut med 50 kr även om en beräkning enligt 31 § andra stycket skulle ge ett lägre belopp (se avsnitt 4.2.2).

Trafikförsäkringsföreningen har föreslagit att minimiavgiften höjs från 50 kr till en halv procent av basbeloppet eller till ett kronbelopp på motsvarande nivå. Anledningen till föreningens hemställan är dels att utvecklingen när det gäller utbetalningar för skador förorsakade av oförsäkrade och okända fordon har ökat, dels att penningvärdet har försämrats.

Minimiavgiften har varit oförändrad sedan systemet med trafikförsäkringsavgifter infördes år 1978. Med hänsyn till penningvärdeförsämringen och till ökningen av skadeutbetalningarna har de intäkter som Trafikförsäkringsföreningen får genom minimiavgifterna minskat avsevärt i betydelse. Under år 1979 uppgick skadeutbetalningarna för skador orsakade av oförsäkrade fordon till 10 606 000 kr. Motsvarande siffra för år 1986 var knappt 27 864 000 kr. Skadeutbetalningarna för den perioden ökade alltså med cirka 160 procent. Under åren 1987 – 1997 har skadeutbetalningarna ökat med drygt 200 procent. Minimiavgifterna torde visserligen aldrig kunna svara för någon större del av intäkterna i systemet, men de bör i vart fall vara så höga att de täcker större delen av administrationskostnaderna för ärendena. Ett annat syfte med minimiavgifterna är att de skall fungera som en förseningsavgift och påverka fordonsägarna att betala trafikförsäkringspremierna i tid. Därigenom minskar föreningens arbete med att kräva avgifter för kortare perioder. Detta syfte tillgodoses inte om avgiften är för låg.

I promemorian föreslås en höjning av minimiavgiften till en halv procent av basbeloppet. I så fall skulle – med de nya avgifter som följer av regeringens förslag om beräkning av trafikförsäkringsavgifter (avsnitt 5.2.1) – en försenad inbetalning av premien för de fordon som har den lägsta dagavgiften alltid innebära att man kunde ta ut en trafikförsäkringsavgift motsvarande cirka en månads premie.

Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget att höja minimiavgiften eller lämnar detta utan invändningar. Regeringen delar uppfattningen att minimiavgiften bör höjas.

Fördelen med att knyta avgiften till basbeloppet är att lagen inte behöver justeras för att penningvärdet förändras. Som Anders Agell påpekar framstår det dock som onödigt komplicerat att indexreglera en så låg avgift som det här är fråga om, och regeringen instämmer i att

bestämmelsen blir mer lättillgänglig om minimiavgiften anges som ett belopp i kronor i stället för till en viss andel av basbeloppet. Den i promemorian föreslagna storleken av avgiften, en halv procent av basbeloppet, motsvarar ungefär förhållandet mellan basbeloppet och minimiavgiften då denna infördes år 1978. Med ett sådant beräkningssätt skulle minimiavgiften i dag uppgå till 182 kr. Det framstår som rimligt att minimiavgiften höjs till ett belopp på den nivån.

Regeringen föreslår med hänsyn till det anförda att minimiavgiften bestäms till 200 kr.

5.3 Trafikskadeersättning

5.3.1 Rätt till återkrav vid skada orsakad av oförsäkrat fordon

Regeringens bedömning: Rätten för Trafikförsäkringsföreningen att kräva tillbaka utbetald trafikskadeersättning intill en tiondel av basbeloppet från den som varit skyldig att ha trafikförsäkring men saknat sådan bör finnas kvar. Någon lagändring är inte nödvändig.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning (se promemorian s. 36 f.).

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalar sig i frågan instämmer i promemorians bedömning.

Skälen för bedömningen: Enligt bestämmelsen i 24 § andra stycket trafikskadelagen får trafikskadeersättning som har utgetts enligt 16 § andra stycket, dvs. i fråga om fordon som är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, krävas åter intill en tiondel av basbeloppet från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. I avsnitt 4.3.4 har redogjorts för bakgrunden till bestämmelsen. Den infördes samtidigt som försäkringsgivarna gavs möjlighet att i avtal om trafikförsäkring göra förbehåll om rätt att kräva försäkringstagaren på självrisk, se 21 §. Anledningen var att en ägare av ett oförsäkrat fordon inte borde vara bättre ställd än en lojal fordonsägare som kunde drabbas av självrisk.

Som sagts tidigare kan alla fordonsägare krävas på en trafikförsäkringsavgift för den tid under vilken ett fordon har varit oförsäkrat (se avsnitten 4.2.1 och 5.2.1). Avgiften bestäms inom ramen för föreskriften i 31 § andra stycket. Den regeln föreslås ändrad, se avsnitt 5.2.1.

I en skrivelse till Justitiedepartementet har Trafikförsäkringsföreningen tagit upp föreningens regressrätt mot ägaren av ett oförsäkrat fordon. Föreningen anför att det synes vara något oklart om lagstiftaren avsett att regressrätten skulle kunna utnyttjas även om självriskklausuler i trafikförsäkringsavtal inte blev allmänt förekommande. Dessutom innebär, påpekar föreningen, systemet med trafikförsäkringsavgifter att fordonsägaren numera i princip alltid retroaktivt får betala trafikförsäkringspremien för sitt fordon. Systemet med trafikförsäkringsavgifter har införts senare än regressregeln, som funnits sedan lagens tillkomst år 1975, och beaktades således inte i lagstiftningsarbetet. Med hänsyn till dessa omständigheter har Trafikförsäkringsföreningen, enligt skrivelsen, hittills inte utnyttjat den möjlighet som ges i 24 § andra stycket att utöva

regress mot den försäkringspliktige vid skador orsakade av oförsäkrade fordon. Föreningen överväger emellertid att börja utöva regress. Som ett särskilt skäl för detta anger föreningen att den lojale försäkringstagaren vid inträffad skada drabbas av bonusförlust, vilket den oförsäkrade undgår. Föreningen önskar få ett uttalande från lagstiftaren till stöd för att föreningen även under nuvarande förhållanden har rätt att utnyttja den möjligheten.

Trafikförsäkringsföreningens skrivelse aktualiserar frågan om det är rimligt att den "försumlige" fordonsägaren förutom trafikförsäkringsavgiften skall kunna åläggas att till försäkringsbolaget betala upp till en tiondels basbelopp vid inträffad skada. Bestämmelsen i 24 § andra stycket ger alltså redan i dag trafikförsäkringsbolagen en sådan möjlighet. Om betalningsskyldigheten inte bör kunna utnyttjas, bör bestämmelsen upphävas.

Reglerna i dag är sådana att den fordonsägare som fullgör sin skyldighet vad gäller trafikförsäkring dels betalar försäkringspremier, dels drabbas av en bonusnedsättning om en skada inträffar för vilken fordonsägarens försäkringsbolag får betala ersättning. En fordonsägare som inte fullgör denna skyldighet får i stället betala en trafikförsäkringsavgift som med tio procent får överstiga den högsta premien för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet. Någon ytterligare kostnad drabbas den fordonsägaren inte av. Självrisksystemet för trafikförsäkringsavtal tillämpas alltså inte. Trafikskadeutredningen tog i sitt betänkande Trafikskadeersättning (SOU 1974:87 s. 331) upp möjligheten för Trafikförsäkringsföreningen att göra återkrav gällande mot en ägare av ett oförsäkrat fordon även om självrisksystemet inte skulle införas. Enligt utredningen torde det utan vidare kunna överlämnas åt föreningen att bestämma hur man skulle förfara i ett sådant läge. Det kunde i vart fall inte enligt utredningen inge några betänkligheter att ett oförsäkrat fordons ägare vid sidan av straffpåföljd (till stor del borttagen år 1978) i vissa fall skulle drabbas av en mindre ekonomisk sanktion i form av en självrisk, oavsett om denna – eller en liknande påföljd i form av bonusförlust – i motsvarande situation drabbar den lojale försäkringstagaren.

Införandet av systemet med trafikförsäkringsavgifter har inneburit att Trafikförsäkringsföreningen har rätt till gottgörelse av den försäkringspliktige i den mån föreskriven trafikförsäkring saknas. Avgifterna är högre än trafikförsäkringspremierna. Viss del av trafikförsäkringsavgiften används för administration av avgiftssystemet och i övrigt är syftet med avgiften att förmå fordonsägare att betala sina trafikförsäkringspremier i rätt tid. Avgiften bör motsvara den premie som den lojale fordonsägaren betalar med tillägg för de nackdelar som Trafikförsäkringsföreningen har genom att föreningen under den tid fordonet står oförsäkrat får stå fordonsägarens risk. Att den lojale fordonsägaren drabbas av bonusförlust vid inträffad skada bör såsom konstateras i promemorian kunna motivera att även den som inte försäkrat sitt fordon kan drabbas av en kostnad genom att föreningen utnyttjar sin regressrätt enligt 24 § andra stycket. Remissinstanserna ger inte uttryck för någon annan bedömning. Att självrisksystemet för trafikförsäkringsavtal inte tillämpas

bör inte vara något hinder, även om bestämmelsen om regress infördes som ett komplement till denna regel.

Det bör alltså enligt regeringens mening även fortsättningsvis vara möjligt för Trafikförsäkringsföreningen att återkräva utbetald ersättning upp till en tiondel av basbeloppet. Det finns därför inte skäl att göra någon ändring i bestämmelsen, utan denna bör behållas som i dag.

5.3.2 Rätt till återkrav vid olovligt brukande av oförsäkrat fordon

Regeringens bedömning: Det finns inte något så angeläget lagstiftningsbehov att det finns anledning att föregripa de överväganden som skall göras i utredningen om samordning mellan skadestånd, försäkringar och andra ersättningsformer.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning (se promemorian s. 39 f.).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser instämmer i promemorians bedömning eller lämnar den utan invändningar.

Skälen för bedömningen: Som framgår av redogörelsen i avsnitt 4.3.5 har rätten till återkrav av trafikskadeersättning från den som varit skyldig att ha trafikförsäkring ett undantag. Ersättningen får inte krävas åter, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av någon annan och antingen inte var registrerat i Sverige eller var avställt (24 § andra stycket andra meningen trafikskadelagen). Regeln är tvingande. Det följer av 26 § som föreskriver att ersättning som har utgetts enligt lagen får, utöver vad som följer av bestämmelserna i trafikskadelagen, krävas åter endast på grund av åtagande av någon annan än försäkringstagaren.

Bestämmelsen i 24 § andra stycket andra meningen handlar alltså om t.ex. den situationen att en tjuv ur ett garage stjälar en oförsäkrad moped eller en bil som är avställd och därför inte försäkringspliktig. Om tjuven under färd orsakar en skada, kan Trafikförsäkringsföreningen inte utöva regress mot fordonsägaren. Bestämmelsen i 26 § innebär att försäkringsbolaget inte heller kan vända sig mot den olovlige brukaren med regresskrav annat än i de fall då den olovlige brukaren vållat en skada uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet eller genom vårdslöshet i samband med rattonykterhetsbrott och därigenom ansvarar enligt den allmänna bestämmelsen i 20 § första stycket.

Trafikförsäkringsföreningen har väckt frågan om det bör införas en regel som tillåter att återkrav riktas mot den olovlige brukaren. En sådan regel har dock inget samband med frågan om självrisk eller inte i ett försäkringsavtal. Det är inte heller fråga om att se till att en fordonsägare som betalar sin trafikförsäkring inte kommer i ett sämre läge än den som inte betalar. En regressrätt mot den olovlige brukaren kan inte grundas på en skyldighet för denne att teckna trafikförsäkring, utan ett ansvar skulle i stället bygga på att försäkringsgivaren av andra skäl borde ha en regressrätt mot denne.

I Trafikskadeutredningens betänkande fördes en allmän diskussion angående återkrav mot försäkringstagare och mot en skadeståndsskyldig

tredje man (SOU 1974:87 s. 218 f.). Utredningen hänvisade till den då arbetande skadeståndskommitténs direktiv, vilka bl.a. innehöll att utgångspunkten när det gäller regressrätt vid skadeförsäkring borde vara att regresskrav skall tillåtas bara när detta kan anses nödvändigt av tungt vägande ekonomiska hänsyn eller andra särskilda skäl. Enligt Trafikskadeutredningen borde dessa synpunkter vara vägledande även när det gällde trafikförsäkringsgivares återkravs rätt. Utredningen framhöll dock det angelägna i att trafiksäkerheten främjas med de medel som står till buds och som kan antas vara ändamålsenliga till förebyggande av trafikskador. Detta kunde enligt utredningen föranleda att preventionssynpunkter tillmäts särskild betydelse på detta område eller med andra ord att sådana synpunkter anses utgöra särskilda skäl att medge regressrätt. Utredningen ansåg att eftersom ekonomiska hänsyn skulle spela en dominerande roll i övervägandena det var av intresse att ha kunskap om vilken ekonomisk betydelse de dåvarande återkravsmöjligheterna hade. Resultatet av gjorda undersökningar visade att trafikförsäkringsanstaltens regressinkomster med dåvarande regressregler och praxis så gott som helt saknade ekonomisk betydelse för trafikförsäkringstagarkollektivet. Enligt utredningen måste därför frågan om regressrättens omfattning avgöras uteslutande med hänsyn till allmänna riskfördelningssynpunkter och preventionssynpunkter. Utredningen anförde vidare att regressrätt är ett olämpligt och godtyckligt verkande korrektiv såväl mot bristande fullgörande av avtalsförpliktelser som mot straffbara förfaranden eller andra överträdelser av offentlighetsrättsliga föreskrifter och att detta gäller även vid sådana förseelser som olovlig körning eller tillåtande av olovlig körning. Inte heller vid olovligt brukande eller användande av motorfordon som hjälpmedel vid brottslig gärning bör regressrätt ifrågakomma, ansåg utredningen.

Trafikskadeutredningen kom slutligen fram till att återkrav inte borde komma i fråga vare sig mot försäkringstagare, fordonsägare som försummat sin försäkringsplikt, brukare eller förare av motorfordon, i andra fall än då dessa har varit vållande till skadan och på den grunden kan göras ansvariga enligt skadeståndsrättsliga regler. Den ansvarige skulle dessutom vara ersättningsskyldig endast då han handlat uppsåtligt eller grovt vårdslöst. Departementschefen delade utredningens uppfattning och föreslog i propositionen (1975/76:15) en sådan bestämmelse i 20 § första stycket trafikskadelagen. Efter lagutskottets hemställan (bet. 1975/76:LU3), som bifölls av riksdagen (rskr. 1975/76:113), kompletterades bestämmelsen på det sättet att ersättningsskyldighet även skulle föreligga om skadan vållats genom vårdslöshet av förare som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.

Av det anförda framgår att frågan om en utvidgad regressrätt för försäkringsbolagen rör grundläggande frågor om skadeståndets funktion och om förhållandet mellan skadestånd och försäkring. De svar på dessa frågor som lagstiftaren lämnade under 1970-talet har i viss mån ifrågasatts under senare år. Regeringen avser att besluta om direktiv för en parlamentarisk kommitté med uppdrag att se över reglerna om samordningen vid personskada mellan skadestånd, ersättning från offentlig försäkring och ersättning från försäkringar av annat slag. En av kommitténs huvuduppgifter kommer att bli att lämna förslag om hur reglerna i fram-

tiden skall vara utformade när det gäller vilken rätt som offentliga och privata försäkringsgivare skall ha att kräva utbetalade försäkringsbelopp åter av den som är ansvarig för skadan. I kommitténs uppdrag kommer alltså att ingå att behandla frågan om försäkringsbolagens regressrätt mot den som vållat en skada. I denna del skall kommittén gå utanför personskadeområdet och även behandla frågan om försäkringsgivares regressrätt vid skadeförsäkring. Kommitténs överväganden skall inrymma också regressreglerna i trafikskadelagen.

I fråga om den regel som Trafikförsäkringsföreningen har aktualiserat finns enligt regeringens bedömning inte något så angeläget lagstiftningsbehov att det finns anledning att föregripa de överväganden som skall göras i utredningen om samordning mellan skadestånd, försäkringar och andra ersättningsformer.

5.3.3 Preskription

Regeringens förslag: Den som vill kräva trafikskadeersättning skall alltid ha sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsgivaren, eller i tillämpliga fall staten eller Trafikförsäkringsföreningen, har förklarat att slutlig ställning har tagits i ersättningsfrågan.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag (se promemorian s. 43 f.).

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändningar. Ett par remissinstanser anser dock att lagtexten i vissa avseenden bör förtydligas.

Skälen för förslaget: Av 28 § trafikskadelagen framgår att den som vill bevaka en rätt till trafikskadeersättning eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det att han eller hon fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det att fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. I avsnitt 4.3.6 har en redogörelse lämnats för bakgrunden till bestämmelsen. I samma avsnitt omtalas också bestämmelsen i 39 § konsumentförsäkringslagen. Den bestämmelsen innehåller förutom de nyss nämnda tre- och tioårsfristerna en sexmånadersfrist som innebär att den som vill kräva försäkringsersättning alltid har sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsgivaren har förklarat att slutlig ställning har tagits i ersättningsfrågan. Sexmånadersfristen har införts för att undvika rättsförlust för den som vill kräva ut försäkringsersättning och som har anmält skadan till försäkringsgivaren i rätt tid men fått slutligt besked från försäkringsgivaren först när tre- eller tioårsgränsen är nära förestående eller har passerats. De flesta trafikförsäkringsgivare tillämpar redan i dag bestämmelsen även för trafikförsäkringar, i vart fall i personskadefallen.

Regeringen delar promemorians uppfattning att det inte finns någon anledning att ha olika preskriptionsbestämmelser för ersättning enligt konsumentförsäkringslagen å ena sidan och ersättning enligt trafik-

skadelagen eller i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring å andra sidan. Även remissinstanserna instämmer i denna uppfattning. En regel som motsvarar sexmånadersfristen i 39 § konsumentförsäkringslagen bör alltså införas i 28 § trafikskadelagen.

Såsom *f.d. justitierådet Bertil Bengtsson* påpekar kan man i de aktuella fallen tänka sig mer än en svarande: inte bara försäkringsbolaget utan också Trafikförsäkringsföreningen. Om anspråk avböjs av den ene, kan talan väckas mot den andre. Tänkbara exempel är att försäkringsbolaget avböjer ersättningskravet eftersom det är ovisst om dess försäkrings-tagare varit inblandad i olyckan eller att föreningen avböjer kravet på den grunden att det sedermera utretts vilket fordon som orsakade skadan. I båda fallen preskriberas ersättningskravet endast mot den som avböjt detta, ett förhållande som bör framgå av lagtexten.

Sexmånadersfristen bör, som *f.d. justitierådet Ulf Nordenson* framhåller, gälla även i de fallen då någon trafikförsäkring inte finns men staten svarar för trafikskadeersättningen. Fristen bör i sådana fall börja löpa när den myndighet som handlägger ersättningsärendet har förklarat att slutlig ställning har tagits i ärendet.

Det kan övervägas om man – som Ulf Nordenson förordar – borde låta sexmånadersfristen börja löpa först sedan försäkringsgivaren i ett skriftligt meddelande uttryckligen förklarat att slutlig ställning har tagits i ersättningsfrågan. Det åvilar emellertid ändå försäkringsgivaren att klargöra för den som kräver ersättning att slutlig ställning har tagits, och det ligger således närmast i försäkringsgivarens intresse att säkra bevisning om att så har skett. Sannolikt sker detta vanligtvis genom att försäkringsgivaren i brev meddelar den som kräver ersättning att kravet avböjs. Enligt regeringen finns det inte tillräckliga skäl att föreslå en annan utformning av preskriptionsregeln i trafikskadelagen än som nu gäller enligt konsumentförsäkringslagen. Ett skriftligt meddelande bör således inte vara en förutsättning för att sexmånadersfristen skall börja löpa, utan det bör – i likhet med vad som gäller enligt konsumentförsäkringslagen – stå försäkringsgivaren fritt att meddela sitt ställningstagande även på annat sätt. Som flera remissinstanser framhåller kan det dock finnas anledning att allmänt se över preskriptionsreglerna på försäkringsavtalsområdet. Frågan aktualiseras i det pågående arbetet med en ny försäkringsavtalslag.

5.4 Jämkning av skadestånd

Regeringens förslag: Skadestånd med anledning av skada på motor-drivet fordon eller på egendom som transporterats med sådant fordon skall i fortsättningen få jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständligheterna i övrigt. Det innebär att jämkning föreslås ske i mindre omfattning än hittills.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s. 44 f.).

Remissinstanserna: Remissutfallet är blandat. I stort sett samtliga remissinstanser anser dock att bestämmelsen bör ändras och att utgångspunkten därvid bör vara att jämkning i fortsättningen skall ske i färre situationer än enligt rådande praxis.

Hovrätten för Övre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Rikspolisstyrelsen, Finansinspektionen, Konsumentverket, Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet och f.d. justitierådet Bertil Bengtsson tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändningar.

Justitiekanslern efterlyser en närmare analys av frågan om det finns särskilda skäl att behålla en särreglering för jämkning av skadestånd för vissa saksador vid trafikolyckor men tillstyrker att jämningsbestämelsen ändras och att ändringen sker i huvudsak enligt de utgångspunkter och med den inriktning som föreslås i promemorian.

Motormännens riksförbund ser positivt på att ändra jämningsbestämelsen men anser att jämkning inte skall förekomma utöver vad som följer av skadeståndslagens medvållandebestämmelser. Även *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation* anser att jämkning bör kunna ske endast då föraren har varit medvållande.

Professor Anders Agell anser att den föreslagna ändringen bör tillgodose behovet av ändrad rättstillämpning. Han menar dock att lagtexten bör utformas utförligare så att olika hänsyn systematiseras tydligare.

F.d. justitierådet Ulf Nordenson anser det varken erforderligt eller lämpligt med en uttrycklig hänvisning till de särskilda risker som finns vid trafik med motorfordon. Att jämkningen skall ske med beaktande av på vilket sätt och i vad mån de särskilda riskerna har realiserats i händelseförloppet och haft betydelse för uppkomsten och omfattningen av skadorna, kommer enligt honom tillräckligt klart till uttryck genom att hänsyn skall tas till den medverkan som har förekommit på fordonets sida.

Professor emeritus Jan Hellner anser att promemorian saknar principiella resonemang och därför inte lämpar sig för lagstiftning. Han avstyrker dock inte förslaget utan föreslår i stället, i likhet med Ulf Nordenson, att hänvisningen till de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon stryks.

Vägverket, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Sveriges Försäkringsförbund, Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Advokatsamfund är negativa till förslaget. Vägverket anser att den nuvarande ordningen är lämplig eftersom en normalt aktsam bilist med fog kan antas i de flesta fall kunna undvika skador i vägbanan vid sitt framförande av fordonet. Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet föreslår att 18 § andra stycket trafikskadelagen upphävs utan att ersättas av nya lagregler. Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen förordar att i de fall den skadelidande inte själv har varit vårdslös skall oreducerad ersättning utgå i den mån skadevållaren har en ansvarsförsäkring som täcker skadan. Sveriges Advokatsamfund anser tvärtom att det är felaktigt att tillmäta förekomsten av ansvarsförsäkring avgörande betydelse.

Bakgrunden till förslaget: I 2 § bilansvarighetslagen (1916:312) fanns en bestämmelse om presumtionsansvar för ägare och förare av bil, i vissa fall även för brukare. Ansvaret gällde för skada som i följd av trafik tillfogades någon annan person än föraren eller sådan egendom som inte transporterades i bilen. Presumtionsansvaret innebar att bilens förare och ägaren var ansvariga för skadan oavsett vållande, om det inte av omständigheterna framgick att skadan varken förorsakats av bristfällighet på bilen eller vållande av föraren. Om den skadelidande genom eget vållande medverkat till skadan skulle, enligt samma bestämmelse, rätten göra en skälighetsprövning av om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skulle utgå.

Enligt förarbetena till 18 § andra stycket trafikskadelagen hade det i rättspraxis ansetts följa analogivis av 2 § bilansvarighetslagen att den som led skada i en situation där han själv bar trafikansvar enligt 2 § måste räkna med att hans anspråk mot skadevällare kunde sättas ned. Sådan jämkning kunde sålunda enligt förarbetena ifrågakomma t.ex. när en fotgängare eller väghållare varit vållande till en trafikolycka som medfört att föraren eller förarens bil blivit skadad (prop. 1975/76:15 s. 22 f.).

Presumtionsansvaret togs bort när bilansvarighetslagen ersattes med trafikskadelagen. Numera kan ägare, brukare och förare av motorfordon göras personligen ansvariga för trafikskada bara enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, i första hand skadeståndslagens bestämmelser om ansvar på grund av vållande.

Några särskilda jämningsregler i fråga om skadestånd för *personskada* har inte tagits upp i trafikskadelagen. Det anses att av sociala skäl ersättning för sådan skada bör kunna jämkas endast i de fall som anges i 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

Enligt 18 § andra stycket trafikskadelagen skall skadestånd för *sakskada* på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas *efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna*. Trafikskadeutredningen hade föreslagit att jämkning skulle kunna ske om styrkt vållande eller bristfällighet förelåg på ägarens, brukarens eller förarens sida. Vid remissbehandlingen av utredningens förslag framhöll en remissinstans, Försäkringsjuridiska föreningen, att de föreslagna reglerna om rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund innebar att biltrafiken belastades med vad som inom skadeståndsrätten brukade kallas rent strikt ansvar och att det då framstod som följdriktigt att jämkning kunde ske av ägares, brukares och förarens krav på ersättning för sakskada oavsett om det förekommit något vållande på deras sida eller någon bristfällighet hos fordonet (prop. 1975/76:15 s. 201). Departementschefen delade denna uppfattning och föreslog den regel som nu gäller, dvs. att skadestånd med anledning av skada på motorfordon eller därmed befordrad egendom skall jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. Departementschefen hänvisade bl.a. till att det inom skadeståndsrätten ”torde vara en allmän princip att den som utövar en riskfylld verksamhet och som av denna anledning bär ett objektiva ersättningsansvar gentemot utomstående redan på denna grund får finna sig i jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående”.

Mot bakgrund av vad som förekommit under förarbetena ansåg Högsta domstolen i NJA 1985 s. 309 att lagrummet måste uppfattas som en regel om att skadeståndet normalt skall jämkas vid sådana skadefall som nämnts i förarbetena. Målet gällde en sammanstötning mellan en cykel och en bil där cyklisten var ensam vållande och där bilägaren yrkade skadestånd för de skador som uppkom på bilen. Högsta domstolen fann att det var rimligt att jämka skadeståndet till hälften i en sådan situation när den utomstående var ensam vållande och särskilda omständigheter inte talade för annat, såsom att vållandet var ringa eller mera allvarligt. Genom detta rättsfall och några andra som följer samma princip (se bl.a. NJA 1987 s. 749 och NJA 1990 s. 569) har en fast praxis etablerats när det gäller tillämpning av 18 § andra stycket trafikskadelagen. Denna praxis innebär att skadeståndet till bilens ägare, brukare eller förare som regel jämkas till hälften när en utomstående ensam har vållat skadan men att undantag från den principen görs när det föreligger särskilda omständigheter. Rättsfallet NJA 1987 s. 749 gällde en sammanstötning mellan en buss och en hjullastare. Föraren av hjullastaren var ensam vållande till sammanstötningen. Motorredskap omfattades inte vid den tidpunkten av trafikskadelagen. Högsta domstolen tog hänsyn till den relativa trafikfarlighet som utmärker hjullastare och ansåg denna vara en grund för avvikelser från den i 1985 års avgörande antagna principen om jämkning till hälften. Högsta domstolen instämde i hovrättens bedömning att jämkningsgraden skulle bestämmas till tre fjärdedelar. Rättsfallet NJA 1990 s. 569 gällde statens ansvar som väghållare. En sammanstötning mellan två bilar hade föranletts av en grop i vägen. Staten genom Vägverket ansågs vara ensam vållande till den skada som uppstod på ett av fordonen. Högsta domstolen hänvisade till 1985 års avgörande och fann att vållandet inte kunde anses ha varit ringa eller mera allvarligt. Skadeståndet jämkades till hälften.

I prop. 1992/93:8 föreslog regeringen – på grundval av ett förslag i departementspromemorian Den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m. (Ds 1992:9) – att reglerna om jämkning skulle ändras så att förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige skulle beaktas vid bedömning av om jämkning skulle ske.

Lagutskottet fann att det föreliggande förslaget inte borde genomföras utan att mera ingående överväganden kom till stånd. Lagutskottet yttrade följande (se bet. 1992/93:LU35 s. 8).

Utskottet har förståelse för de motiv som ligger bakom förslaget i propositionen – att undanröja den känsla av obillighet som många bilägare upplever med den nuvarande ordningen. Det är naturligt att den bilist som uppträtt oklanderligt men till följd av t.ex. en cyklists eller väghållares vårdslöshet fått sin bil skadad har svårt att acceptera att endast få en del av sin skada ersatt. Som påpekats av Televerket kan förslaget om det genomförs emellertid leda till nya situationer som på motsvarande sätt skulle upplevas som orättvisa bland skadelidande bilister. En bilägare som råkar ut för oförsäkrade skadevållare skulle genom den föreslagna bestämmelsen komma att uppfatta sig som missgynnad i förhållande till den som får sin bil skadad av en försäkrad. Frågan hur trafikansvaret skall förhålla sig till det allmänna vållandansvaret inrymmer, såsom också framhålls i propositionen, många komplicerade inslag och har varit föremål för debatt i den juridiska litteraturen (se bl.a. Juridisk Tidskrift nr 2 1991/92 s. 252).

Det anförda leder utskottet till den slutsatsen att det föreliggande förslaget inte bör genomföras utan att mera ingående överväganden kommer till stånd. Enligt

utskottets mening bör därvid prövas om inte en möjlighet att underlåta jämkning även i andra fall än där den skadeståndsskyldige har någon ansvarsförsäkring skulle kunna införas. Det bör ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang göra dessa överväganden.

Riksdagen gav regeringen som sin mening till känna vad utskottet hade anfört (se rskr. 1992/93:307).

Olika uppfattningar om vilka möjligheter till jämkning som bör finnas i de aktuella situationerna har framförts i litteraturen.

Sålunda har Jan Hellner i sin uppsats *Medverkan till skada vid strikt ansvar* (Juridisk Tidskrift 1991 – 92 s. 252 – 274) behandlat frågan vilken hänsyn man skall ta inte bara till medvållande på den skadelidandes sida utan också till om den skadelidande har strikt ansvar för skador som han själv i motsvarande situation skulle orsaka. Hans slutsats är att ingen hänsyn bör tas till karaktären av det ansvar som åvilar den skadelidande eller den skadeståndsskyldige, utöver vad som följer av att enligt lagtexten hänsyn skall tas till ”omständigheterna” (6 kap. 1 § tredje stycket skadeståndslagen och 18 § andra stycket trafikskadelagen). Till stöd härför talar enligt Hellner ordalydelsen i de relevanta lagreglerna, utvecklingen fram till den nuvarande situationen, rättspolitiska skäl och inte minst hänsyn till att rättssystemet inte bör kompliceras i onödan. Yttrandet i den tidigare nämnda propositionen att det torde vara en allmän princip i skadeståndsrätten ”att den som utövar en riskfylld verksamhet och som av denna anledning bär ett objektiva ersättningsansvar gentemot utomstående redan på denna grund får finna sig i jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående” har enligt Hellner endast svaga belägg. Det bygger på ett uttalande av Trafikskadeutredningen som bortser från större delen av tidigare rättspraxis. Tanken att sätta ett rent strikt ansvar på den skadeståndsskyldiges sida i en särställning, på grund av att farlig verksamhet fordrar ett särskilt strängt ansvar, räknas till den ideologi som enligt Hellner bör kastas över bord. Rent strikt ansvar, annat skärpt ansvar och culpaansvar tillgodoser allmänt sett samma ändamål. Hellner anser att det kan diskuteras vilken form av ansvar som bäst tillgodoser de särskilda syften som man vill uppnå genom skadeståndsregler men att det till stor del är praktiska skäl som blir avgörande. Till realiteten hör i första hand att ta hänsyn till försäkringsförhållandena. Den skadeståndsskyldiges möjlighet att utge skadestånd till den bilist som han vållat sakskada beror främst av om han har ansvarsförsäkring. Finns en sådan täcker den regelmässigt skadan på bilen, med undantag för självrisk. Regeln om jämkning av skadeståndet på grund av den skadelidande bilistens form av ansvar är, menar Hellner, alltså i första hand en fråga om reduktion av den ersättning som utgår ur den culpaansvariges ansvarsförsäkring. Skadeståndets normala funktion att ge ersättning till dem som skadats genom andras vållande och att pulverisera skadan tillgodoses bäst genom den enkla regeln att den som vållat sakskada för en bilist som inte själv är vållande blir skyldig att utge ojämkat skadestånd till bilisten. Bestämmelsen i 18 § andra stycket trafikskadelagen bör sålunda enligt Hellner tillämpas utan att strikt ansvar på den skadelidandes sida tilläggs någon relevans.

Anders Agell har i en artikel (*Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund*, Festskrift till Kurt Grönfors, 1991) behandlat

samma ämne. Han framför där bl.a. att utgångspunkten när en skadelidande bär strikt ansvar är densamma som när en skadelidande är medvållande till sin egen skada, dvs. att den skadelidande i och för sig får skada sig själv eller sin egendom så mycket han vill. ”Om han emellertid genom skadeståndskrav mot någon annan vill övervältra kostnaden för en skada, bör skadeståndsanspråket kunna jämkas *om hans egen skada beror på samma risker, som ligger bakom det skärpta ansvar som han själv bär, om han skulle orsaka en skada för skadegöraren.*” För tillämpning av 18 § andra stycket måste enligt Agell fordras att den aktuella skadan kan anses utgöra en skada i följd av trafik. Allmänt sett bör man enligt Agell vara försiktig med att jämka skadestånd till bilägare eller lastägare, när bilen förts klanderfritt, om skadan ligger i utkanten av vad som kan betraktas som skada i följd av trafik. Som exempel nämner han fallet att den bil som påkörts av cykeln i 1985 års fall skulle ha stått stilla i vägkorsningen på grund av motorstopp. Skadan på bilen skulle då i så övervägande grad ha berott på farligheten i cyklistens färsätt och i så liten grad på trafikfaran hos bilen att bilistens skadestånd inte borde ha jämkats alls. Även i en del fall när bilen förts med mycket låg hastighet kan det enligt Agell nog vara rimligast att inte jämka skadeståndet.

Håkan Andersson har i sin doktorsavhandling ”Skyddsändamål och adekvans. Om skadeståndsansvarets gränser.” bl.a. behandlat frågan om riskmedverkan utan medvållande (följande sammanfattande synpunkter är hämtade från Anderssons artikel i Juridisk Tidskrift 1994 – 1995 s. 392 – 414). Man kan enligt honom säga att rättsordningen genom att (i vissa fall) ålägga bilägaren strikt ansvar har placerat riskerna av biltrafik på denne. Man kan alltså iaktta en värdering att de riskfaktorer som har att göra med bilens förande i trafik placeras inom bilägarens riskområde. Dessa riskfaktorer kan aktualiseras även i de fall en utomstående ickebilist, t.ex. en cyklist, vållar skada på bilen. I det fallet är alltså bilisten skadelidande, men riskfaktorer på hans sida (t.ex. fartmomentet som i sig utsätter honom för diverse skaderisker) kan ha medverkat till skadan. Inom ramen för skyddsändamålsläran kan man på detta vis, i stället för att bara förkasta Högsta domstolens praxis, enligt Andersson bygga upp en förklaringsram som kan skänka förståelse för de värderingar om riskplacering som rätten uppvisar. Genom att förklara väldokumenterad praxis från Högsta domstolen utifrån riskbärarsynpunkten får man dessutom enligt honom riktlinjer för en differentiering så att nackdelarna med den använda schablonmässiga hälftindelningen kan undvikas.

Bill Dufwa har i en artikel (Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, i Svensk Juristtidning 1979 s. 401 f.) bl.a. ifrågasatt om den i motiven till 18 § andra stycket angivna principen ”att den som utövar en riskfylld verksamhet och som av denna anledning bär ett objektivt ersättningsansvar gentemot utomstående redan på denna grund får finna sig i en jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående” verkligen existerar i den allmänna skadeståndsrätten. Han har senare (i JT 1990 – 1991 s. 456 f.) med utgångspunkt i NJA 1990 s. 569 på nytt tagit upp denna fråga till diskussion. Dufwa har funnit att rättstillämpningen är väl förenlig både med tidigare praxis och motivuttalandena som gjordes beträffande 18 § andra stycket samt att den går att försvara med åtskilliga

skäl, inte minst att den utmärks av konsekvens och principfasthet. Dufwa anser emellertid att denna rättstillämpning kan från en framtida lagstiftningssynpunkt ifrågasättas. Man kan, menar han, mycket väl finna det rättvist att det utvidgade ansvar som bilisterna har enligt trafikskadelagen skulle kompenseras genom ett mindre strängt personligt ansvar som skadelidande. Detta skulle vara så mycket mera rimligt, om skadeståndsansvaret är täckt av en ansvarsförsäkring eller åvilar en självförsäkrare.

Även Bertil Bengtsson har behandlat det tidigare nämnda uttalandet i propositionen angående en allmän skadeståndsrättslig princip om jämkning när den skadelidande har ett strikt ansvar (Om jämkning av skadestånd, 1982 s. 161 f.). De argument som kan anföras för en sådan jämkning är enligt honom att verksamheten typiskt sett anses vara särskilt bärkraftig, att verksamheten är farlig, att det finns ett rättssystematiskt argument eller att preventionshänsyn kan åberopas. Bengtsson finner att varje argument i och för sig inte verkar så överväldigande starkt men att det ändå kan synas vara den naturligaste och lämpligaste lösningen att jämka i dessa medverkansfall, vilket också är i överensstämmelse med trafikskadelagens motiv. Det finns dock menar Bengtsson anledning att hålla i minnet att det ofta är huvudsakligen rättssystematiska skäl som talar för att sätta ned ersättningen och att dessa i brist på klart lagstöd ibland kan framstå som otillräckliga för att man skulle beröva den skadelidande hans ersättning (jfr även SvJT 1993 s. 774 f. där Bengtsson bl.a. förordat att också försäkringsförhållandena skall beaktas i enlighet med prop. 1992/93:8).

Vid överläggningar i Justitiedepartementet den 22 oktober 1993 (se avsnitt 3) diskuterades bl.a. jämningsbestämmelsen i 18 § andra stycket. Meningarna om hur en regel borde vara utformad var delade och det var därför inte möjligt att komma fram till någon gemensam rekommendation.

Skälen för regeringens förslag: Motorfordonsägare vars fordon skadas i de ovan beskrivna fallen har svårt att förstå och acceptera att deras skadestånd skall jämkas när de inte själva på något sätt varit oaktsamma. I likhet med i stort sett samtliga remissinstanser ställer sig regeringen bakom bedömningen att jämningsregeln i 18 § andra stycket trafikskadelagen bör ändras så att jämkning i fortsättningen sker i mindre omfattning än i dag. Den lösning som föreslogs i prop. 1992/93:8 – att reglerna om jämkning skulle ändras så att förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige skulle beaktas vid bedömningen av jämningsfrågan – har inte ansetts vara godtagbar, särskilt som den kunde leda till nya situationer som skulle upplevas som orättvisa bland skadelidande bilister. Med anledning av vad lagutskottet uttalat bör det därför särskilt prövas om det bör införas en möjlighet att underlåta jämkning även i andra fall.

Frågan om jämkning i de situationer som nu diskuterats är komplicerad, och det finns vägande argument i olika riktningar. Motorfordon för med sig större risker i trafiken än de som följer med exempelvis gång- eller cykeltrafik. Det har att göra med motorfordonens farlighet på grund av bl.a. fart och tyngd men även med deras ekonomiska värde. Det är rimligt att dessa särskilda risker påverkar skadeståndsbedömningen.

Ägaren av motorfordonet har också i de flesta fall en möjlighet att gardera sig mot att själv behöva stå för kostnaderna genom att teckna helförsäkring för fordonet.

En grundläggande fråga är om jämningsregeln bör utgå från någon form av allmän princip för hur jämkning skall ske när den som drabbas av skada själv bär ett skärpt skadeståndsansvar. Dagens regel bygger på ett antagande om existensen av en sådan allmän princip i svensk rätt, nämligen att den som utövar en riskfylld verksamhet och som av denna anledning bär ett objektivet ersättningsansvar gentemot utomstående redan på denna grund får finna sig i jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående. I doktrinen har diskuterats i vad mån en sådan allmän princip verkligen kan anses gälla. Ett alternativ är att jämningsregeln utformas – utan hänvisning till någon viss princip – från utgångspunkten att den skall ge rimliga resultat och i övrigt fungera väl för just de skadesituationer som den skall reglera.

Det finns inte några svenska lagbestämmelser i övrigt som kan sägas ge uttryck för samma princip som trafikskadelagens regel. Däremot finns exempel från rättspraxis där en motsvarande princip tillämpats utanför trafikskadeområdet (se NJA 1988 s. 495 som handlade om det strikta ansvar en hundägare har enligt 6 § lagen [1943:459] om tillsyn över hundar och katter för skador som hunden orsakat och där det strikta ansvaret ansågs vara en grund för jämkning av skadeståndet). Såsom anförs i promemorian kan dock knappast hävdas att principen vuxit sig så stark att den alltid skall läggas till grund för jämningsbedömningen när den skadelidande bär ett särskilt strängt ansvar.

Regler om ett särskilt strängt skadeståndsansvar finns – förutom i trafikskadelagen – bl.a. i 32 kap. miljöbalken, i järnvägstrafiklagen (1985:192), se särskilt 5 kap. 1 §, i ellagen (1997:857), se 10 kap., och i den tidigare nämnda lagen om tillsyn över hundar och katter. Det är uppenbart att det rör sig om vitt skilda typer av situationer och att betydande olikheter finns. När det t.ex. gäller ansvaret för hundägare är det hundägaren personligen som har det strikta ansvaret, medan det för fordonsägaren inte finns något sådant personligt strikt ansvar enligt trafikskadelagen. Det är i stället biltrafiken som sådan som kan sägas ha det skärpta ansvaret genom den obligatoriska trafikförsäkringen.

Den omständigheten att situationerna är så olika talar i viss mån mot att en genomgående princip skulle kunna gälla vid jämningsbedömningen. Man kan i fråga om motorfordonstrafiken inte heller bortse från att denna i dag är en företeelse som på många sätt är nödvändig för samhället. En cyklist, fotgängare eller väghållare är för det mesta väl medveten om trafikens farlighet och anpassar därför sin vistelse i trafiken eller skötseln av vägarna efter detta. Det är naturligt att det kan uppfattas som oskäligt att skadeståndet i normalfallet jämkas till hälften trots att den skadelidande inte på något sätt varit vållande till skadan.

Enligt regeringens mening bör frågan om jämkning av skadestånd vid olika former av skärpt ansvar för den skadelidande inte behandlas efter en generell formel. Som bl.a. Justitiekanslern framhåller bör man i stället försöka hitta en lösning som framstår som rimlig för just trafikskadorna. Såväl principiella som praktiska synpunkter kan då beaktas liksom

önskemålet om en avvägning mellan enkelhet och förutsägbarhet å den ena sidan och rättvisa och flexibilitet å den andra sidan.

Regeringen instämmer i bedömningen att det bör finnas utrymme för en relativt fri prövning av jämkningsfrågan och att jämkning skall ske på ett mer nyanserat sätt än i dag. Enligt regeringens mening bör man inte bortse från de särskilda risker som motorfordonstrafiken medför, utan dessa bör även fortsättningsvis påverka skadeståndsbedömningen och i vissa fall läggas till grund för jämkning när någon som inte är motorfordonstrafikant är vållande till skadan. Regeringen anser således, till skillnad från Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, att trafikskadelagen bör innehålla en särreglering om jämkning av skadestånd med anledning av skador på motorfordon och egendom som transporterats med fordonet.

Frågan är då hur de mer nyanserade bedömningarna närmare bestämt bör ske.

Om man inledningsvis bortser från försäkringsförhållandena bör utgångspunkten vara att någon jämkning inte skall ske om någon som inte är motorfordonstrafikant ensam har vållat en olycka som inte alls har samband med de särskilda riskerna med motorfordonstrafiken. En sådan situation kan vara att en bil står stilla på ett sätt som inte i sig är trafikfarligt och en cyklist kör på och skadar bilen med sin cykel. Andra situationer kan vara att sprängningsarbeten medför att en sprängsten skadar en förbipasserande bil eller att ett motorfordon skadas enbart på grund av att väghållaren brustit i underhållet av vägen och därigenom vållat skadan. Att jämka skadeståndet i dessa fall är knappast motiverat om föraren av motorfordonet har uppfyllt de stränga krav på uppmärksamhet och försiktighet som alltid åvilar en förare av motorfordon. Även i många andra situationer där något medvållande inte finns på den skadelidandes sida bör ett ojämkat skadestånd utges. Har föraren av motorfordonet varit så uppmärksam och förutseende som trafiklagstiftningen kräver och därigenom gjort vad som ankommer på honom eller henne för att undvika skadan, bör fordonsägaren normalt endast om det föranleds av försäkringsförhållandena få sitt skadestånd jämkat. Om emellertid vållandet på den ansvariges sida inte står i proportion till den inträffade skadan, kan det i vissa fall även utan medvållande från bilföraren vara rimligt att jämka det skadestånd som bilägaren har rätt att få. Det kan vara fallet t.ex. om det uppkommer mycket kostsamma skador.

Som nämnts har den skadevållande i allmänhet en ansvarsförsäkring. Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen förordar att i de fall den skadelidande inte själv har varit vårdslös, oreducerad ersättning skall utgå i den mån skadevållaren har en ansvarsförsäkring som täcker skadan. I prop. 1992/93:8 föreslogs att den omständigheten att skadevållaren har en ansvarsförsäkring skulle beaktas särskilt vid bedömning av ansvarsfrågan. Förslaget kritiserades dock och genomfördes inte. Om förekomsten av en ansvarsförsäkring inte blir den enda grunden för att underlåta jämkning, anser regeringen att saken kommer i ett annat läge. Det är i och för sig riktigt att hänsynstagande till ansvarsförsäkring skulle kunna leda till att en bilägare som råkar ut för en oförsäkrad skadevållare känner sig missgynnad i förhållande till den som får sin bil skadad

av någon med försäkring. Regeringen anser emellertid att det knappast av den anledningen är rimligt att underlåta att beakta förekomsten av en försäkring. I andra sammanhang, bl.a. när det gäller barns skadeståndsskyldighet, har det ansetts att en ansvarsförsäkring på skadevållarens (barnets) sida skall kunna påverka ersättningsskyldigheten (se 2 kap. 2 § skadeståndslagen). Förekomsten av en ansvarsförsäkring bör dock inte alltid vara av avgörande betydelse för jämningsfrågan. Medvållande av den skadelidande kan motivera att skadeståndet jämkas trots att skadevållaren har en ansvarsförsäkring som i och för sig täcker skadan. Även när de särskilda riskerna med motorfordonstrafik har haft betydelse för skadan bör det, oavsett förekomsten av en ansvarsförsäkring, i vissa fall kunna vara motiverat att jämka skadeståndet. I fall proportionen mellan vållandet och skadan är sådan att skadeståndet i och för sig bör kunna jämkas, bör dock en eventuell försäkring på skadevållarens sida normalt kunna utnyttjas i första hand. Om skadevållaren saknar försäkring, finns det däremot större skäl att jämka skadeståndet. Men även i sådana fall bör jämkning många gånger underlåtas. Här skall beaktas att den som drabbas oskäligt hårt av skyldigheten att utge skadestånd har en möjlighet att få skadeståndet jämkat enligt 6 kap. 2 § skadeståndslagen.

Det är dock inte bara försäkringsförhållandena på skadevållarens sida som bör beaktas när jämningsfrågan bedöms. Som nämnts ovan har ägare av motorfordon möjlighet att gardera sig mot att behöva betala kostnader för skador på det egna fordonet genom att teckna vagnskadeförsäkring. I de fall den skadelidande har en sådan försäkring och den som vållat skadan saknar ansvarsförsäkring, är det naturligt att vagnskadeförsäkringen så långt det är möjligt utnyttjas för att täcka kostnaderna för skadan. Vidare bör beaktas om den skadelidande har tagit en risk genom att utsätta ett dyrbart motorfordon för trafikens skaderisker utan att ha fordonet helförsäkrat. I sådana fall kan det ofta vara rimligt att jämka skadeståndet även om den skadelidande inte har varit medvållande till skadan.

Motorfordonstrafikens risker bör, som tidigare framhållits, kunna inverka på jämningsbedömningen. Men som utgångspunkt bör dessa risker påverka skadeståndet endast om de haft någon betydelse i det enskilda skadefallet.

Även omständigheter som hänför sig till skadevållarens person bör kunna medföra att ett skadestånd jämkas. Förutom sådana omständigheter som anges i 2 kap. 2 och 3 §§ skadeståndslagen, dvs. ungdom och psykiska störningar, bör sålunda andra individuella omständigheter kunna påverka bedömningen. Det kan t.ex. finnas situationer där man inte kan ställa samma krav på en äldre människa som på en yngre att reagera snabbt för förändringar i trafiksituationen.

Det kan förekomma situationer då den skadevållande bär ett objektivt ansvar på grund av någon bestämmelse utanför trafikskadelagen. Ett exempel är att en fordonsförare tvingas väja för att undgå att köra på en lösspringande hund. Om skador uppkommer på bilen, är hundägaren enligt 6 § lagen om tillsyn över hundar och katter oavsett vållande skyldig att ersätta fordonsägaren för skadorna. Med den nuvarande jämningsbestämmelsen torde det objektiva ersättningsansvaret på båda

sidor leda till att skadeståndet jämkas till hälften när något vållande inte föreligger (jfr Nordenson, Trafikskadeersättning, 1977, s. 267). Detta framstår fortfarande som en rimlig utgångspunkt för åtminstone situationer där parterna saknar försäkringsskydd. Men även här finns det skäl att göra en nyanserad bedömning där alla relevanta omständigheter vägs in.

Den nuvarande regeln i 18 § andra stycket bör i enlighet med det anförda skrivas om så att den närmare ansluter till allmänna principer om jämkning vid medvållande och samtidigt ger möjlighet att beakta de särskilda riskerna med motorfordon i trafiken.

Vid den närmare utformningen av bestämmelsen finns det skäl att beakta jämningsreglerna i 12 §. Den paragrafen reglerar frågan om jämkning av trafikskadeersättning. Där anges att jämkning skall ske efter vad som är skäligt ”med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt”. Därvid inryms vållande i medverkansbegreppet. Även de fall när en teknisk bristfällighet på ett motorfordon har inverkat på skadeförloppet och medverkat till uppkomna skador, utan att ägaren eller föraren kan lastas härför och anses medvållande, ryms i begreppet medverkan. Det är naturligt att utforma jämningsbestämmelsen i 18 § i nära anslutning till 12 §, vilken för övrigt ligger nära 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

Regeln bör ge utrymme för en fri bedömning av jämningsfrågan med hänsyn tagen till omständigheterna i det enskilda fallet.

I lagrådsremissen föreslogs att skadeståndet skulle få ”jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon och omständigheterna i övrigt”. *Lagrådet* har förordat att uttrycket ”de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon” får utgå. *Lagrådet* har anfört att ett hänsyntagande till de särskilda skaderiskerna vid trafiken kan sägas i princip ingå redan i bedömningen av den medverkan som har förekommit och har framhållit att formuleringen blivit missvisande eftersom uttrycket närmast för tanken till en abstrakt värdering av riskerna i allmänhet för skador till följd av motortrafik. *Lagrådet* har också ifrågasatt om den avgränsning som görs till de särskilda riskerna vid trafik ”med motordrivet fordon” blir möjlig att upprätthålla i praktiken.

Enligt regeringens mening är de särskilda skaderisker som motorfordonstrafiken innebär av så stor betydelse att det är motiverat att nämna dem uttryckligen i lagtexten som en omständighet att ta hänsyn till vid jämningsprövningen. Härtill kommer att dessa risker ofta är sådana att de inte naturligen kan hänföras till parternas egen medverkan.

Som *Lagrådet* har framhållit kan emellertid uttrycket ”de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon” ge intryck av att en abstrakt riskvärdering skall göras. Bestämmelsen bör därför få en annan utformning, så att det klart framgår att avsikten är att jämkningen skall ske med beaktande av den betydelse som motorfordonstrafikens risker har haft i det enskilda fallet.

Regeringen föreslår att skadeståndet skall få jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har

inneburit och omständigheterna i övrigt. I författningskommentaren utvecklas närmare hur olika omständigheter därvid kan beaktas.

Den nuvarande bestämmelsen i 18 § andra stycket gäller bara sakskada. Enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen är förutsättningarna för jämkning betydligt snävare vid personskada än vid sakskada och ren förmögenhetsskada. Det finns inte anledning att nu ändra detta synsätt (jfr prop. 1993/94:88 s. 10 f.). Även fortsättningsvis bör trafikskadelagens jämkningsregel begränsas till att gälla sakskada.

Jämkningsregeln innebär vidare att den som transporterar egendom med fordonet och som varken är fordonets ägare, brukare eller förare ändå får tåla att ett eventuellt skadestånd jämkas på samma sätt som för ägaren, brukaren eller föraren. Skälen för en sådan identifikation är enligt förarbetena till trafikskadelagen (prop. 1975/76:15 s. 84) bl.a. att det från en utomstående skadeståndsskyldigs synpunkt är helt ovidkommande i vilket förhållande ägare, brukare och förare samt lastägare står till varandra. Inte heller detta synsätt finns det skäl att nu ändra.

Regeringens förslag: Lagändringarna skall träda i kraft den 1 juli 1999. Den nya jämningsbestämmelsen skall tillämpas på skadefall som inträffar efter ikraftträdandet. Den nya sexmånadersfristen i preskriptionsbestämmelserna skall kunna utnyttjas för skadefall som har inträffat före ikraftträdandet och som inte då är preskriberade. I de ärenden som vid ikraftträdandet inte har avslutats hos Trafikförsäkringsföreningen skall äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag utom i fråga om ikraftträdandetidpunkt (se promemorian s. 60).

Remissinstanserna: Ingen av remissinstanserna har några invändningar mot promemorians förslag.

Skälen för regeringens förslag: De nya reglerna bör kunna träda i kraft den 1 juli 1999.

Några särskilda övergångsbestämmelser är inte påkallade såvitt avser den föreslagna ändringen av bestämmelsen om jämkning av skadestånd i 18 § andra stycket trafikskadelagen. Det betyder att den nya regeln kommer att tillämpas på skadefall som inträffar efter ikraftträdandet (jfr prop. 1972:5 s. 593).

Den föreslagna bestämmelsen om en sexmånadersfrist för preskription i 28 § andra och tredje styckena bör förses med en övergångsbestämmelse enligt vilken fristen kan tillämpas även på fordringar som har uppkommit före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet inte är preskriberade, jfr punkt 6 i ikraftträdandebestämmelserna till konsumentförsäkringslagen (1980:38).

Även de föreslagna ändringarna av bestämmelserna om beräkning av trafikförsäkringsavgift samt minimiavgift bör förses med övergångsbestämmelser. Om ett ärende om trafikförsäkringsavgift fortfarande pågår hos Trafikförsäkringsföreningen när de föreslagna ändringarna träder i kraft, bör ändringarna inte tillämpas i det ärendet.

7 Kostnader och resursbehov

Den föreslagna schabloniseringen av trafikförsäkringsavgifterna är en följd av att bestämmelserna angående försäkringsgivarnas premiesättning tidigare har ändrats för att skapa bättre konkurrens mellan försäkringsgivarna. Schabloniseringen bedöms inte medföra några ökade kostnader för det allmänna. Förslaget om höjning av minimiavgiften innebär att de som saknar trafikförsäkring för sina fordon får bära en större del av försäkringsgivarnas kostnader för dessa oförsäkrade fordon.

Den ändring som föreslås i jämningsregeln i 18 § andra stycket trafikskadelagen innebär endast att ansvarsfördelningen mellan den skadelidande och den skadevällande ändras, så att den skadelidande i

8 Författningskommentar

18 § Den som drabbas av *en* skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon får, *trots* att han kan *få* trafikskadeersättning, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller *om detta*. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av *en* omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han berättigad till skadestånd i den delen endast om *det finns* särskilda skäl.

Skadestånd med anledning av *en* skada på *ett* motordrivet fordon i trafik eller på egendom *som transporterats med det* får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till *den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt*.

Paragrafen reglerar rätten till skadestånd vid trafik med motorfordon. *Andra stycket har ändrats i sak*, medan första stycket har justerats endast språkligt. Ändringarna i andra stycket har behandlats i avsnitt 5.4.

Bestämmelsen i andra stycket är en regel om jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporteras med ett sådant fordon. Regeln ersätter för sådana skadefall jämningsbestämmelsen i 6 kap. 1 § skadeståndslagen. Bestämmelsen är tillämplig också på skador som har uppkommit när två motordrivna fordon har kolliderat. Den har emellertid praktisk betydelse främst i de fall när någon som inte är motorfordonstrafikant har vållat en olycka. Bestämmelsen har ändrats för att bättre anpassas till vad som allmänt uppfattas som rimligt. Avsikten är att jämkning i fortsättningen skall ske i mindre omfattning än enligt rådande praxis.

Enligt den nya bestämmelsen får skadestånd jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till *den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt*.

Avsikten med bestämmelsen i dess nya lydelse är att det inte längre skall vara en huvudregel att skadeståndet skall jämkas när motorfordon i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon skadas. Skadeståndet *får* jämkas i de fall och i den omfattning det framstår som skäligt. Avsikten är att bestämmelsen skall ge utrymme för en relativt fri bedömning av jämningsfrågan med hänsyn tagen till omständigheterna i det enskilda fallet.

I bestämmelsen nämns tre omständigheter som man vid en samlad bedömning skall ta hänsyn till.

Vid bedömningen skall hänsyn tas till *den medverkan som har förekommit på ömse sidor*. Att jämkning kan ske på grund av medvållande på den skadelidandes sida framgår alltså nu direkt av bestämmelsen. Utgångspunkten bör i sådana fall vara att jämkningen sker enligt vanliga skadeståndsrättsliga grunder. Även annan medverkan än medvållande på den skadelidandes sida kan innebära att jämkning av skadeståndet bör ske. Således bör jämkning kunna ske t.ex. i de fall när en teknisk bristfällighet på ett motorfordon har inverkat på skade-

förloppet och medverkat till uppkomna skador, även om inte ägaren eller föraren kan lastas för detta (jfr 12 §). Det bör normalt inte spela någon roll att fordonsägaren kan sägas ha ett skärpt ansvar enligt trafikskadelagen, om inte grunderna för detta skärpta ansvar har relevans i det enskilda fallet.

Även graden av vållande eller annan medverkan hos den som orsakat skadan får betydelse vid jämningsprövningen. En särskild komplikation uppkommer när denne har ett objektivet ersättningsansvar. Även då måste omständigheterna i det enskilda fallet tillåtas spela in. Det bör exempelvis tillmätas betydelse i vad mån grunderna för det skärpta ansvaret haft relevans för skadan.

Vidare skall hänsyn tas till *de särskilda risker som motorfordonstrafiken har inneburit*. Avsikten är därvid att frågan om jämkning skall bedömas med hänsyn till hur och i vilken mån de särskilda riskerna har påverkat händelseförloppet och haft betydelse för uppkomsten och omfattningen av skadorna. En abstrakt värdering av riskerna i allmänhet för skador till följd av motorfordonstrafik är således inte avsedd. Som exempel på ett fall där motorfordonstrafikens farlighet kan motivera att skadeståndet jämkas trots att den skadelidande inte har varit medvållande kan nämnas en olycka som inträffar därför att en cyklist manövrerar fel i en besvärlig trafiksituation där cyklisten distraheras av omgivande tung biltrafik.

I avsnitt 5.4 nämns några exempel på situationer där olyckan inte har något samband med motorfordonets farlighet och där det får anses omotiverat att skadeståndet jämkas om det inte finns andra omständigheter som gör det befogat. Ett exempel är att en cyklist kör på en bil när bilen står stilla på ett sätt som inte är trafikfarligt (för att bestämmelsen över huvud taget skall bli tillämplig måste bilen dock vara "i trafik"). Andra exempel är att sprängningsarbeten medför att sprängsten skadar en förbipasserande bil eller att ett motorfordon skadas enbart på grund av att väghållaren brustit i underhållet av vägen och därigenom vållat skadan.

Vid en samlad bedömning av jämningsfrågan skall hänsyn tas också till *omständigheterna i övrigt*. Självfallet skall därvid endast omständigheter beaktas som framstår som adekvata för jämningsfrågan.

Anledning till jämkning på grund av omständigheterna i övrigt kan finnas t.ex. om den inträffade skadan inte står i proportion till graden av vållande. Här får det betydelse att motorfordonstrafik är en verksamhet som medför särskilda skaderisker med ofta mycket höga kostnader. Den omständigheten att den skadelidande har underlåtit att helförsäkra ett dyrbart fordon bör t.ex. många gånger kunna innebära att det finns anledning att jämka skadeståndet.

Bland omständigheterna i övrigt bör särskilt beaktas om den som vållat skadan har en ansvarsförsäkring som täcker skadorna. Finns en sådan försäkring, torde skadeståndet till en skadelidande som inte varit medvållande till sin skada som regel inte böra jämkas. I de fall försäkringen täcker endast en del av skadorna bör frågan om jämkning beträffande det överskjutande beloppet därvid bedömas som om någon försäkring inte fanns. En samlad skälighetsbedömning skall alltid göras. Varken förekomsten eller frånvaron av ansvarsförsäkring är därvid avsedd att vara helt avgörande. Även övriga omständigheter skall beaktas. Har den

skadevållande, t.ex. staten eller en stor kommun, på grund av sina ekonomiska förhållanden funnit det onödigt att försäkra sig (s.k. självförsäkring), bör detta likställas med att den skadevållande har en ansvarsförsäkring.

I varje fall om skadevållaren saknar ansvarsförsäkring bör det ofta också beaktas om den skadelidande har en vagnskadeförsäkring som täcker kostnaderna för skadan. Om den skadelidande har en sådan försäkring, är det naturligt att denna utnyttjas för att täcka kostnaderna för skadan. I sådana fall finns det därför ofta anledning att jämka skadeståndet, om den skadelidande trots försäkringen väljer att kräva full ersättning av en skadevållande som saknar ansvarsförsäkring.

Dessutom kan vissa personliga omständigheter beaktas vid skälighetsbedömningen. I avsnitt 5.4 har nämnts det fallet att man inte kan ställa samma krav på en äldre människa som på en yngre att reagera snabbt för förändringar i trafiksituationen. Även sådana omständigheter kan alltså rymmas under uttrycket omständigheterna i övrigt. Avsikten är emellertid inte att sådana personliga omständigheter som ryms under 6 kap. 2 § skadeståndslagen skall beaktas särskilt vid jämningsbedömningen enligt trafikskadelagen. Enligt den bestämmelsen, som gäller vid sidan av trafikskadelagens särskilda regel, kan den som drabbas oskäligt hårt av skyldigheten att utge skadestånd få skadeståndet jämkat efter vad som är skäligt.

Bestämmelsen innebär, liksom tidigare, att det föreligger en fullständig identifikation mellan alla dem som på motorfordonssidan har rätt till skadestånd, dvs. ägare, brukare, förare och andra som transporterar egendom med fordonet. Så t.ex. får lastägaren finna sig i att det skadestånd som han kan ha rätt att få av tredje man jämkas på grund av bilförarens vållande i samband med förandet av fordonet.

28 § Den som vill bevaka rätt till ersättning enligt denna lag eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad.

Har den som vill kräva trafikskadeersättning anmält skadan till försäkringsgivaren inom den tid som anges i första stycket, har han alltid sex månader på sig att väcka talan mot försäkringsgivaren sedan denne har förklarat att slutlig ställning har tagits till ersättningsfrågan.

Vad som sägs i andra stycket om försäkringsgivaren skall i fall som avses i 15 § gälla den myndighet som handlägger ersättningsärendet och i fall som avses i 16 § gälla trafikförsäkringsföreningen.

Förbehåll om kortare tid för att väcka talan än som anges i denna paragraf är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Bestämmelsen reglerar frågan om preskription av rätten att kräva ut trafikskadeersättning. Den har behandlats i avsnitt 5.3.3. *Det nya andra stycket* är utformat i överensstämmelse med 39 § andra stycket konsumentförsäkringslagen. Tillägget innebär att samma bestämmelser nu gäller för preskription av rätten att kräva ut trafikskadeersättning som för rätten att kräva ut försäkringsersättning enligt konsumentförsäkringslagen. Trafikskadelagen gäller inte enbart för konsumentförhållanden utan för alla typer av trafikförsäkringar och trafikskadeersättningar. Det

betyder att sexmånadersfristen kommer att gälla även när andra än konsumenter vill kräva trafikskadeersättning.

Det nya tredje stycket innebär att en skadelidande som riktar sitt ersättningsanspråk enligt 16 § mot Trafikförsäkringsföreningen kan göra preskriptionsavbrott hos föreningen. Vidare får utgångspunkten för sexmånadersfristen i andra stycket räknas från den tidpunkt då den skadelidande fått del av Trafikförsäkringsföreningens slutliga ställningstagande. För de fall där staten enligt 15 § svarar för trafikskadeersättningen klargörs att sexmånadersfristen räknas från det att den ansvariga myndigheten förklarat att den tagit slutlig ställning till ersättningsfrågan.

Den som vill kräva trafikskadeersättning har givetvis rätt att hålla sig till tre- eller tioårsgränsen, om denna löper ut senare än sexmånadersfristen (jfr prop. 1979/80:9 s. 165). Det har överlämnats till rättstillämpningen att ta ställning till den närmare innebörden av begreppen ”anmält skadan” och ”ersättningsfrågan”.

31 § Saknas föreskriven trafikförsäkring för *ett* motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och *inte* är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift *bestäms* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *fordonsslag* och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. *Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon.* Förhöjning av *premien* på grund av omständigheter som ger anledning *att anta* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör *en* särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om *det finns* sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift *tas* ut med *tvåhundra* kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned *trafikförsäkringsavgiften*, om *det finns* särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift *tillämpas* 28 § första stycket.

Paragrafen reglerar systemet för uttagande av trafikförsäkringsavgifter. Den har behandlats i avsnitt 5.2.

Ändringen i andra stycket är en anpassning till att bestämmelsen om riskklassindelning i trafikförsäkringsförordningen har upphävts. Den innebär att Trafikförsäkringsföreningen vid bestämmandet av trafikförsäkringsavgiftens storlek endast skall ta hänsyn till vilket fordonsslag det oförsäkrade fordonet tillhör och till vilket användningssätt fordonet har.

Indelningen i olika fordonsslag följer den indelning som görs i 4 § bilregisterkungörelsen (1972:599). I kungörelsen anges vilka uppgifter som skall föras in i registret. Med dessa uppgifter som grund kan Trafikförsäkringsföreningen, för att avgifterna inte skall bli oskäligt höga för vissa fordon, indela de olika fordonsslagen i avgiftsgrupper efter användningssätt. Det bör t.ex. vara högre trafikförsäkringsavgifter för oförsäkrade personbilar som används för taxiverksamhet än för oförsäkrade personbilar som används för privat bruk. Avgifterna kan bestämmas genom att försäkringsgivarna i efterhand lämnar uppgifter till

Trafikförsäkringsföreningen om den premiesättning de tillämpar. Sådan information bör även kunna erhållas från utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. De är liksom svenska försäkringsgivare medlemmar i Trafikförsäkringsföreningen och därigenom bundna av föreningens stadgar och beslut.

Någon differentiering med hänsyn till fabrikat, årsmodell och geografisk zon skall inte längre göras.

Genom *den ändrade lydelsen av tredje stycket* höjs minimiavgiften till 200 kronor.

I övrigt har språkliga ändringar av bestämmelsen gjorts.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.

2. Bestämmelserna i 28 § andra och tredje styckena tillämpas även på fordringar som har uppkommit före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet inte är preskriberade enligt äldre bestämmelser.

3. Äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas även efter ikraftträdandet i ärenden som inte är avslutade hos trafikförsäkringsföreningen när lagen träder i kraft.

Den nya sexmånadersfristen i preskriptionsbestämmelserna (28 §) skall enligt punkt 2 tillämpas även på fordringar som har uppkommit före ikraftträdandet och som inte vid ikraftträdandet var preskriberade enligt äldre bestämmelser.

Enligt punkt 3 skall äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas i de ärenden hos Trafikförsäkringsföreningen som inte är avslutade vid ikraftträdandet. Ett ärende avslutas hos föreningen när den väcker talan om avgift för en viss tidsperiod. Det innebär att om ett fordon är lagstridigt oförsäkrat när ändringarna träder i kraft och Trafikförsäkringsföreningen därefter väcker talan om avgift för perioden fram till ikraftträdandet, äldre bestämmelser skall tillämpas i det ärendet. Bestämmelserna om riskklassindelning i trafikförsäkringsförordningen upphävdes redan den 1 juli 1995. Som framgår av vad som anförts i avsnitt 5.2.1 kan 31 § andra stycket trafikskadelagen i dess äldre lydelse tillämpas även i den situationen. Om fordonet fortsätter att vara oförsäkrat även efter det att talan har väckts, läggs ett nytt ärende upp i vilket de nya bestämmelserna skall tillämpas.

Minimiavgiften på 50 kr enligt 31 § tredje stycket kommer med den angivna övergångsbestämmelsen att gälla för alla de ärenden som inte har avslutats när lagen träder i kraft.

Sammanfattning av departementspromemorian Jämkning av skadestånd enligt trafikskadelagen, trafikförsäkringsavgifter m.m. (Ds 1996:25)

Prop. 1998/99:42
Bilaga 1

Denna promemoria behandlar några frågor som rör trafikskadelagen (1975:1410).

Det föreslås vissa ändringar i bestämmelserna om trafikförsäkringsavgifter och om preskription samt i bestämmelsen om jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon och därmed befordrad egendom.

När det gäller trafikförsäkringsavgifter föreslås att trafikskadelagens bestämmelser skall anpassas till vissa nyligen gjorda ändringar i trafikförsäkringsförordningen angående riskklassindelning m.m. Avgiften får enligt förslaget med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Dessutom föreslås att den lägsta trafikförsäkringsavgift som Trafikförsäkringsföreningen alltid har rätt att ta ut skall höjas så att den får motsvara en halv procent av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring.

Preskriptionsbestämmelsen anpassas enligt förslaget till vad som gäller för preskription enligt konsumentförsäkringslagen. Det innebär att den som vill kräva försäkringsersättning alltid skall ha sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsgivaren förklarat att han tagit slutlig ställning i ersättningsfrågan.

Förslaget angående ändring av bestämmelsen om jämkning av skadestånd innebär att det inte längre skall vara en huvudregel att skadeståndet skall jämkas när motorfordon i trafik eller egendom som befordras med sådan egendom skadas. I stället skall, enligt förslaget, skadeståndet kunna jämkas ”efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon och omständigheterna i övrigt”.

Promemorian behandlar dessutom några andra frågor som aktualiserats dels på grund av EG:s tredje skade och livförsäkringsdirektiv, dels med anledning av skrivelser från Trafikförsäkringsföreningen. Det gäller frågor om trafikförsäkringsanstaltens skyldighet att meddela trafikförsäkring (kontraheringsplikt) samt frågor om återkravs rätt för Trafikförsäkringsföreningen vid skada orsakad av oförsäkrat fordon och vid skada orsakad vid olovligt brukande av oförsäkrat fordon. I dessa delar föreslås inga lagändringar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1997.

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

Härigenom föreskrivs att 18, 28 och 31 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå får den som drabbas av skada i följd av trafik med motordrivet fordon i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han endast om särskilda skäl föreligger berättigad till skadestånd i den delen.

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Föreslagen lydelse

18 §

Den som drabbas av *en* skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon får, *trots* att han kan *få* trafikskadeersättning, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller *om detta*. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av *en* omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han endast om *det finns* särskilda skäl berättigad till skadestånd i den delen.

Skadestånd med anledning av *en* skada på *ett* motordrivet fordon i trafik eller på egendom *som transporterats med det får* jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till *den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon och omständigheterna i övrigt*.

28 §

Den som vill bevaka rätt till ersättning enligt denna lag eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad.

Förbehåll om kortare tid för väckande av talan än som anges i första stycket är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Har den som vill kräva trafikskadeersättning anmält skadan till försäkringsgivaren inom den tid som anges i första stycket, har han alltid sex månader på sig att väcka talan sedan försäkrings-

givaren har förklarat att slutlig ställning har tagits till ersättningsfrågan. Vad som sägs i tredje stycket om försäkringsgivaren skall gälla trafikförsäkringsföreningen i fall som avses i 16 §.

31 §

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

Trafikförsäkringsavgift *bestäm- mes* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *beskaffenhet* och med samma användningssätt *och geografiska anknytning* som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av premie på grund av omständigheter som ger anledning till *antagande* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om sådana omständigheter *föreligger* i det särskilda fallet.

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

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

Trafikförsäkringsavgift *bestäms* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *fordonsslag* och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. *Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap och terrängfordon.* Förhöjning av *en* premie på grund av *en* omständighet som ger anledning till *antagandet* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om *det finns* sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör tas ut med en halv procent av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gällde vid avgiftsperiodens början.

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

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgift, om *det finns* särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift *tillämpas* 28 § första stycket.

Prop. 1998/99:42
Bilaga 2

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997.
 2. Bestämmelsen i 28 § tredje stycket tillämpas även på fordran som har uppkommit före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet inte är preskriberad enligt äldre bestämmelser.
 3. Äldre föreskrifter om trafikförsäkringsavgift tillämpas även efter ikraftträdandet i ärenden som inte är avslutade hos trafikförsäkringsföreningen när lagen träder i kraft.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 1998/99:42
Bilaga 3

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Hovrätten över Övre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Justitiekanslern, Rikspolisstyrelsen, Finansinspektionen, Konsumentverket, Vägverket, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Försäkringsförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Cykelfrämjandet, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, Kungl. Automobilklubben, Motormännens riksförbund, professor Anders Agell, f.d. justitierådet Bertil Bengtsson, professor emeritus Jan Hellner, och f.d. justitierådet Ulf Nordenson.

Telia AB, Försäkringsjuridiska föreningen, Svenska motorcykelförbundet, Motorbranschens riksförbund och Svenska kommunförbundet har avstått från att yttra sig.

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

Härigenom föreskrivs att 18, 28 och 31 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå får den som drabbas av skada i följd av trafik med motordrivet fordon i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han endast om särskilda skäl föreligger berättigad till skadestånd i den delen.

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Föreslagen lydelse

18 §

Den som drabbas av *en* skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon får, *trots* att han kan få trafikskadeersättning, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller *om detta*. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av *en* omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han berättigad till skadestånd i den delen endast om *det finns* särskilda skäl.

Skadestånd med anledning av *en* skada på *ett* motordrivet fordon i trafik eller på egendom *som transporterats med det* får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till *den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon och omständigheterna i övrigt*.

28 §

Den som vill bevaka rätt till ersättning enligt denna lag eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad.

Har den som vill kräva trafikskadeersättning anmält skadan till försäkringsgivaren inom den tid som anges i första stycket, har han alltid sex månader på sig att väcka talan mot försäkringsgivaren sedan denne har förklarat att slutlig

ställning har tagits till ersättningsfrågan.

Vad som sägs i andra stycket om försäkringsgivaren skall i fall som avses i 15 § gälla den myndighet som handlägger ersättningsärendet och i fall som avses i 16 § gälla trafikförsäkringsföreningen.

Förbehåll om kortare tid för väckande av talan än som anges i första stycket är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Förbehåll om kortare tid för att väcka talan än som anges i denna paragraf är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

31 §

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

Trafikförsäkringsavgift *bestäm*mes på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *beskaffenhet* och med samma användningssätt *och geografiska anknytning* som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av *premie* på grund av omständigheter som ger anledning *till antagande* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om sådana omständigheter *föreligger* i det särskilda fallet.

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

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

Trafikförsäkringsavgift *bestäm*s på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *fordonsslag* och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. *Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap och terrängfordon.* Förhöjning av *premien* på grund av omständigheter som ger anledning *att anta* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör *en* särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om *det finns* sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift *tas* ut med *tvåhundra* kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

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

hör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 28 § första stycket.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.
 2. Bestämmelserna i 28 § andra och tredje styckena tillämpas även på fordringar som har uppkommit före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet inte är preskriberade enligt äldre bestämmelser.
 3. Äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas även efter ikraftträdandet i ärenden som inte är avslutade hos trafikförsäkringsföreningen när lagen träder i kraft.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1998-12-15

Närvarande: f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Gertrud Lennander, regeringsrådet Kjerstin Nordborg.

Enligt en lagrådsremiss den 26 november 1998 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Anne Mellqvist.

Förslaget föranleder följande yttrande av Lagrådet:

18 §

Paragrafens andra stycke aktualiserar den kontroversiella frågan, om jämkning av skadestånd i anledning av sakskada skall kunna ske enbart på grund av den typ av ansvar som åvilar den skadelidande. Diskussionen i motiven hänför sig dock inte till det principiella problemet som sådant – i avsnitt 5.4 framhålls åsikten, att frågan om jämkning av skadestånd vid olika former av skärpt ansvar för den skadelidande inte bör behandlas efter en generell formel – utan tar endast sikte på den situation som omfattas av bestämmelsen.

Syftet med den ändring som föreslås i andra stycket är att frångå den i doktrinen kritiserade praxis som utvecklats av Högsta domstolen i anslutning till ett uttalande i propositionen till 1975 års trafikskadelag. Lagrådsremissen tar således avstånd från uppfattningen att den som äger, brukar eller kör en bil, redan på grund av det objektiva (rent strikta) ersättningsansvar gentemot utomstående som föreligger genom den obligatoriska trafikförsäkringen, skall få finna sig i att hans egna skadeståndskrav mot utomstående jämkas. Den nya lydelsen av bestämmelsen skall i stället ge utrymme för en fri bedömning av jämkningsfrågan med hänsyn tagen till omständigheterna i det enskilda fallet. Härvid skall bland annat de särskilda risker som ett motorfordon fört med sig i trafiken beaktas. I författningskommentaren anges, att frågan om jämkning skall bedömas med hänsyn till hur och i vilken mån de särskilda riskerna har påverkat händelseförloppet och haft betydelse för uppkomsten och omfattningen av skadorna. Tanken är sammanfattningsvis, att jämkning i fortsättningen skall ske i mindre omfattning än hittills.

Enligt bestämmelsen i dess föreslagna utformning "får" skadeståndet "jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon och omständigheterna i övrigt".

Ett hänsynstagande till de särskilda skaderiskerna vid trafiken kan sägas i princip ingå redan i bedömningen av den medverkan som har förekommit. Formuleringen har dessutom blivit missvisande. Uttrycket "de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon" för närmast tanken till en abstrakt värdering av riskerna i allmänhet för skador till följd av motortrafik. Som framgått är avsikten,

att jämkningen skall ske med beaktande av den betydelse som motortrafikens risker har haft i det enskilda fallet. Lagrådet ifrågasätter vidare, om den avgränsning som görs till de särskilda riskerna vid trafik "med motordrivet fordon" blir möjlig att upprätthålla i praktiken. Det är svårt att finna en formulering som korrekt återger avsikten med det citerade uttrycket. Enligt Lagrådets mening täcks denna avsikt av hänvisningen till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och till omständigheterna i övrigt. Lagrådet förordar därför att det angivna uttrycket får utgå.

31 §

Enligt förevarande paragraf skall trafikförsäkringsavgift betalas för ett oförsäkrat motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och inte är avställt. I författningskommentaren anges att indelningen enligt paragrafen i olika fordonsslag, som skall beaktas när trafikförsäkringsavgiften bestäms, följer den indelning som görs i 4 § bilregisterkungörelsen. Enligt sistnämnda paragraf hör till kategorin motorfordon utöver bilar och motorcyklar även mopeder. I 8 § bilregisterkungörelsen i dess lydelse efter utgången av oktober 1998 (SFS 1998:1262) föreskrivs att bl.a. moped klass I skall vara registerad för att få brukas. Även moped bör därför tas in i uppräknningen av fordonsslag i förevarande paragraf.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 februari 1999

Närvarande: statsråden Hjelm-Wallén, ordförande, Freivalds, Åsbrink, Schori, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Östros, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén

Föredragande: statsrådet Freivalds

Regeringen beslutar proposition 1998/99:42 Ändringar i trafikskadelagen