

Trafikförsäkrings- frågor m.m.



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:

Fritzes kundtjänst

106 47 Stockholm

Orderfax: 08-690 91 91

Ordertel: 08-690 91 90

E-post: order.fritzes@nj.se

Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på

<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Edita Sverige AB

Stockholm 2006

ISBN 91-38-22589-1

ISSN 0284-6012

Till Justitiedepartementet

Uppdraget bygger huvudsakligen på två promemorior den 6 oktober 2004 och den 7 november 2005. Enligt den förra promemorian skulle en översyn göras av vissa frågor rörande dels trafikförsäkringens tillämpning på tävlingsverksamhet m.m., dels trafikförsäkringsavgift. Enligt den senare promemorian skulle övervägas hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (femte trafikförsäkringsdirektivet) skulle genomföras i svensk rätt och om det fanns ett behov att ändra bestämmelserna om jämkning av skadestånd och trafikskadeersättning till förare som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. I departementet hade då redan pågått ett arbete med dessa frågor. Enligt ett tillägg till uppdraget behandlas också en fråga om införlivande av direktiv 87/344/EGG om rättsskyddsförsäkring.

Härmed får jag överlämna promemorian Trafikförsäkringsfrågor m.m.

Stockholm i april 2006

Bertil Bengtsson

Innehåll

Till Justitiedepartementet	3
Förkortningar	13
Sammanfattning	15
1 Författningsförslag	21
1.1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	21
1.2 Förslag till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207).....	30
1.3 Lag (1976:357) om motortävlingsförsäkring	32
1.4 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).....	36
1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring	38
1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensions- institutets verksamhet i Sverige.....	40

1.7	Förslag till lag om ändring i försäkringsavtalslagen (2005:104).....	42
1.8	Förslag till ändring i trafikförsäkrings-förordningen (1976:359).....	43
2	Utredningens arbete	45
Del I	INFÖRLIVANDE AV TRAFIKFÖRSÄKRINGSDIREKTIVET	49
3	Ersättning för trafikskada i Sverige	51
3.1	Tiden före trafikskadelagen	51
3.2	Trafikskadelagen	52
4	De tidigare EG-direktiven om trafikförsäkring.....	59
5	Det femte direktivet om trafikförsäkring	63
5.1	Allmänt om direktivet.....	63
5.2	Fordon med tillfälliga registreringsskyltar	64
5.3	Fordon med falska registreringsskyltar	64
5.4	Kontroll av trafikförsäkring vid inresa till en medlemsstat.....	65
5.5	Vissa bestämmelser angående undantagen från kravet på trafikförsäkring.....	67
5.6	Ersättningsbelopp	69
5.7	Sakskada orsakad av oidentifierat fordon	70
5.8	Vissa bestämmelser om EES-försäkringsgivare.....	71

5.9	Passagerares rätt till försäkringsskydd då föraren varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel.....	72
5.10	Utvidgning av kretsen ersättningsberättigade.....	72
5.11	Försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands	73
5.12	Bestämmelser för att underlätta privatimport.....	73
5.13	Intyg om skadefall.....	74
5.14	Självrisk.....	74
5.15	Direktkrav	75
5.16	Underrättelse om skaderegleringen m.m.	75
5.17	Informationscentrum	76
5.18	Genomförande	76
6	Genomförande av direktivet.....	77
6.1	Allmänna utgångspunkter	77
6.2	Fordon med tillfälliga registreringsskyltar	78
6.3	Fordon med falska registreringsskyltar	78
6.4	Kontroll av trafikförsäkring vid inresa till en medlemsstat.....	79
6.5	Vissa bestämmelser angående undantagen från kravet på trafikförsäkring.....	80
6.6	Ersättningsbelopp	82
6.7	Sakskada orsakad av oidentifierat fordon	83
6.8	Vissa bestämmelser om EES-försäringsgivare	84

6.9	Passagerares rätt till försäkringsskydd då föraren varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel.....	84
6.10	Utvidgning av kretsen ersättningsberättigade.....	86
6.11	Försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands	87
6.12	Bestämmelser för att underlätta privatimport.....	88
6.13	Intyg om skadefall.....	89
6.14	Självrisk.....	90
6.15	Direktkrav.....	91
6.16	Underrättelse om skaderegleringen m.m.....	92
6.17	Informationscentrum.....	95
6.18	Information om de nya reglerna	95
DEL II JÄMKNING AV TRAFIKSKADEERSÄTTNING VID RATTFYLLERI		97
7	Jämkning av trafikskadeersättning vid rattfylleri – nuvarande förhållanden.....	99
8	Framställningar om en översyn.....	107
9	Åtgärder mot trafiknykterhetsbrott.....	109
10	Överväganden	113
11	Ekonomiska konsekvenser i denna del	131
DEL III MOTORTÄVLINGSFÖRSÄKRING		133

12	Motortävlingsförsäkring – gällande rätt	135
12.1	Bakgrund	135
12.2	Försäkringsplikt m.m.	140
12.3	Undantagna fordon.....	142
12.4	Undantagna användningssätt	143
12.5	Begreppet inhägnat tävlingsområde.....	146
12.6	Ersättningsgilla skador	147
12.7	Ersättningens bestämmande.....	148
12.8	Ansvarsbestämmelser	150
12.9	Förhållandet till annan försäkringslagstiftning.....	150
12.10	Annan nordisk lagstiftning.....	153
13	Motorsport; nuvarande förhållanden	155
14	Överväganden rörande motortävlingsförsäkringen	161
14.1	Kritiken mot nuvarande ordning	161
14.2	Utvidgning av trafikförsäkringen?.....	166
14.3	Annan gränsdragning för motortävlingsförsäkringen? ...	170
14.4	Ändring av försäkringsplikten?	176
14.5	Slutsatser rörande avgränsningen.....	178
14.6	Särskilt om sakskador	181
14.7	Medvållande, regress m.m.	182
14.8	Följdändringar enligt det alternativa förslaget	186

14.9 Några andra lagändringar rörande motortävlingsförsäkringen.....	187
14.10 Ekonomiska konsekvenser i denna del	188
DEL IV TRAFIKFÖRSÄKRINGSavgIFT.....	191
15 Trafikförsäkringsavgift - gällande rätt.....	193
15.1 Lagreglering.....	193
15.2 Närmare om praxis.....	196
16 Överväganden rörande trafikförsäkringsavgiften	201
16.1 Allmänna synpunkter.....	201
16.2 Trafikförsäkringsföreningens invändningar	205
16.3 Utredningens ståndpunkt.....	207
DEL V RÄTTSSKYDDSFÖRSÄKRING.....	213
17 Införlivande av direktivet om rättsskyddsförsäkring....	215
17.1 1993 års lagstiftning	215
17.2 Kommissionens invändningar	217
17.3 Överväganden.....	218
18 Författningskommentar	223
18.1 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen	223
18.2 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207).....	234
18.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring	235

18.4 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).....	237
18.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring	238
18.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.....	240
18.7 Förslaget till lag om ändring i försäkringsavtalslagen (2005:104).....	241
18.8 Förslaget till lag om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359)	241
Bilaga 1 Alternativ författningstext	243
Bilaga 2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG.....	247
Bilaga 3 Jämförelsetabell	269
Bilaga 4 Rådets direktiv 87/344/EEG	271

Förkortningar

EES	Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet
FRL	Försäkringsrörelselagen (1972:713)
GFAL	Lag (1927:27) om försäkringsavtal
HD	Högsta domstolen
KFL	Konsumentförsäkringslagen (1980:38)
LU	Lagutskottet
Mot	Motion
MTFL	Lag (1976:35) om motortävlingsförsäkring
NFAL	Försäkringsavtalslagen (2005:104)
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd. I
Prop.	Proposition
RH	Rättsfall från hovrätterna
RPSFS	Rikspolisstyrelsens författningssamling
Rskr.	Riksdagsskrivelse
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)

Sammanfattning

Till en början behandlas införlivandet av det femte direktiv om trafikförsäkring som år 2005 antagits av Europaparlamentet och rådet (se del I). Det övergripande syftet med direktivet är att på olika sätt stärka den skadelidandes rätt att få ersättning från en trafikförsäkring.

De bestämmelser som i dag finns i svensk rätt uppfyller i allt väsentligt de krav som ställs i direktivet. Några ändringar är dock påkallade, framför allt i trafikskadelagen (1975:1410; TSL). I promemorian övervägs vilka lagändringar som är nödvändiga och hur direktivet bör genomföras i svensk rätt. Ändringarna framstår till stor del som formella. En viss utvidgning sker dock i fråga om trafikförsäkringsplikten vid bruk av motordrivet fordon utomlands. Trafikförsäkring skall finnas för fordon som är normalt hemmahörande i landet samt för fordon som importeras från annan stat inom EES under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

Vid sidan av direktivet behandlas i promemorian en närliggande fråga om trafikförsäkring som huvudsakligen har initierats av Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund, nämligen om jämkning av trafikskadeersättning vid rattfylleri (se del II).

När det gäller ersättning till alkoholpåverkade förare innebär 12 § trafikskadelagen att ersättningen skall jämkas om föraren genom vårdslöshet har medverkat till skadan. I praxis sker jämkningen vid personskada enligt generösa principer, som bl.a. innebär att den skadelidande får ersättning för inkomstförlust så att

inkomsten utgör minst 90 procent av vad han skulle ha uppburit som oskadad.

Försäkringsbranschens framställningar går ut på att jämkning alltid skall ske av ersättningen till föraren, oavsett hur olyckan tillgång; det skulle vara stötande om denne fick full ersättning för personskada i sådana fall. Vidare borde jämkningen gå längre än i dag, så att en rattfull förare inte får mer i ersättning än den som är hänvisad till den allmänna försäkringen. Bl.a. Lagutskottet har också i flera sammanhang ifrågasatt om nuvarande generösa ersättningsregler är tillfredsställande.

Enligt utredningen skulle det emellertid gå för långt att föreskriva jämkning så snart rattfylleribrott kunde konstateras; det skulle innebära ett alltför stort avsteg från ersättningsrättsliga huvudprinciper och kunna leda till oskäligen resultat, då det står klart att den skadelidande inte har någon skuld till olyckan. Vid personskada skulle en så långtgående jämkningsregel vara svår-förenlig med de sociala och humanitära synpunkter som ligger bakom den nuvarande lagstiftningen. Att märka är också att en skadelidande förare i de flesta fall själv har tecknat trafikförsäkringen för att få kompensation i händelse av skada.

Också här föreslås en kompromiss: det skall gälla en presumption för att en rattfull förare kört oaktsamt, men den bör kunna motbevisas. Den skadelidande skall alltså kunna undgå jämkning bara om han visar att han inte varit medvällande till sin skada. Regeln skall gälla både person- och sakskada. Vidare skall vid prövningen av vilken jämkning som är skälig särskilt beaktas att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleribrott. Den generösa praxis som gäller för närvarande bör inte längre ge uttryck för en huvudregel utan bara tillämpas när skadan drabbat en skadelidande särskilt hårt.

En annan del av utredningsuppdraget (del III) avser en översyn av de bestämmelser som gäller trafikförsäkringens tillämplighet på *tävlingsverksamhet*. Enligt 1 § 1 st. 2 p. TSL är lagen inte tillämplig på motordrivna fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. I sådana fall tillämpas i stället lagen

(1976:35) om motortävlingsförsäkring (MTFL) i fråga om uppkomna skador, dock med undantag bl.a. för skador som drabbar förare eller passagerare i fordonet. Dessa brukar i stället skyddas genom en frivillig olycksfallsförsäkring. Motortävlingsförsäkring är obligatorisk, och försäkringsplikten vilar på tävlingens anordnare eller, om inte någon sådan finns, av tävlingsområdets ägare eller innehavare (se närmare 1 § MTFL).

Undantaget har ansetts svårtillämpat, och det har kritiserats av både försäkringsbranschen och motorsportorganisationerna. På försäkringshåll har man vidare ifrågasatt om trafikförsäkringen bör gälla tävlingar utanför inhägnade tävlingsområden, där betydande risker förekommer bl.a. för förarskador. Även träningskörning utanför sådana områden innebär vissa höjda skaderisker. Man har menat att kollektivet av fordonsägare inte bör svara för dessa speciella risker. Promemorian diskuterar olika möjligheter att komma till rätta med dessa problem.

I och för sig är det naturligtvis angeläget att skydda förare och passagerare också vid riskabla verksamheter av detta slag. En utvidgning av trafikförsäkringen till att omfatta även skador inom inhägnat tävlingsområde skulle också förenkla regelsystemet; i så fall kunde det vara anledning att utvidga möjligheterna att jämka ersättningen för personskada till en förare som tagit dessa speciella risker (jfr 12 § TSL). Denna lösning har åtskilliga fördelar men medför samtidigt vissa försäkringstekniska problem, och uppdraget omfattar inte någon allmän översyn av TSL:s regler om skadelidandes medverkan (något som också skulle aktualisera en ändring i 6 kap. 1 § skadeståndslagen). Andra lösningar får därför övervägas.

Från försäkringsbranschens sida har under arbetets gång lagts fram vissa förslag som i stora drag innebär att plikten att teckna motortävlingsförsäkring skall flyttas över från arrangörer och tävlingsområdets innehavare till föraren av fordonet. Vidare skulle särreglerna för motortävling gälla vid alla mera riskfyllda aktiviteter. Förslaget har präglats av försäkringstekniska överväganden och framstår från denna synpunkt som motiverat och väl avvägt. Väsentligt för utredningen har emellertid varit det all-

männan syftet med trafikskadelagstiftningen, att även förare och passagerare i så stor utsträckning som möjligt skall vara skyddade mot personskador. Sådana hänsyn väger alltså tungt. Undantag från TSL, med åtföljande försämring av skyddet för dessa kategorier, har därför ansetts berättigade bara när mycket starka försäkringstekniska skäl talar för detta. En annan viktig synpunkt har varit att gränsdragningen för plikten att teckna den ena eller andra försäkringen bör göras så klar som möjligt, för att man skall undvika rättsosäkerhet och komplikationer vid skaderegleringen.

En möjlighet är att dra gränsen för TSL annorlunda, så att man skulle utesluta skador vid *organiserad hastighetstävling*, oavsett var den förekommer; skador på tredje man skulle i stället täckas av motortävlingsförsäkring. Till förmån för en sådan gränsdragning kan anföras, utom att den är klar och lättillämpad, att tävlingsmomentet innebär speciella risker som bör särbehandlas av försäkringen. Emellertid innebär också viss träning liknande risker, något som särskilt betonats från försäkringsbranschens sida. Utredningen har därför stannat för att i första hand förorda att man från trafikförsäkringen skulle undanta, utom organiserade hastighetstävlingar, även *träning för tävling på inbägnade tävlingsområden* – däremot inte träning i andra sammanhang, där gränsen mot vanlig körning kan vara svår att urskilja. Med denna lösning bör nuvarande regler om försäkringsplikt för vissa kategorier kunna behållas. Försäkringen kan, liksom nu, förenas med en olycksfallsförsäkring för deltagaren själv. – Med hänsyn till försäkringsbranschens inställning har emellertid utredningen lagt fram en alternativ lagtext som en bilaga till promemorian; den motsvarar i huvudsak det förut nämnda förslaget från detta håll.

Enligt båda alternativen skulle man utesluta från motortävlingsförsäkringen dels (liksom nu) skada på förare och passagerare i fordonet i fråga, dels skada på annat fordon som samtidigt deltar i tävlingen (och eventuellt träningen), dels skada på område eller anläggning där tävlingen (träningen) äger rum. Också en del andra mindre ändringar föreslås i MTFL m.fl. för-

fattningar, bl.a. en höjning av maximibeloppet för ersättningen till samma nivå som vid trafikförsäkring.

I del IV tas upp vissa frågor om *trafikförsäkringsavgift* enligt 34 § TSL. Den utgör en gottgörelse till Trafikförsäkringsföreningen för den tid som den försäkringspliktige underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Avgiften får med högst tio procent överstiga den högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet som gällt under den tid då trafikförsäkring saknats. En avgift av 200 kr kan alltid tas ut. Avgiften kan sättas ned om det finns särskilda skäl.

Denna schabloniserade beräkning kan ibland leda till mycket stränga resultat, med avgifter som mångdubbelt överstiger den uteblivna premien, och den har utsatts för kritik i olika sammanhang. Enligt uppdraget skall övervägas en ordning som möjliggör en mera nyanserad bedömning av avgiftens storlek, varvid utgångspunkten skall vara att förhindra oskäligen resultat.

Från Trafikförsäkringsföreningens sida har emellertid betonats värdet av att man behåller den nuvarande relativt enkla, datoriserade handläggningen för att nedbringa de administrativa kostnaderna. Man har också befarat att en mildare avgiftsregel skall minska de preventiva verkningarna av avgiftssystemet och leda till mindre inkomster för föreningen, vilket i sista hand skulle gå ut över kollektivet av försäkringstagare. Föreningen har därför föreslagit att den nuvarande ordningen skulle ändras bara på det viset, att kortare dröjsmål skulle medföra en viss sänkning och långa dröjsmål en viss höjning av avgiften; denna skulle annars beräknas på samma sätt som idag.

Enligt utredningen tillgodoser detta förslag inte syftet bakom uppdraget. Det finns anledning att i högre grad än tidigare anknyta till den premie som debiterats för det aktuella fordonet eller annars skulle ha erlagts för detta; en sådan ordning torde te sig rimligare bl.a. från allmänhetens synpunkt. Om det framgår – genom material från försäkringsbolaget eller upplysning från den försäkringspliktige – att en lägre premie skulle ha erlagts än enligt den angivna beräkningen, skall avgiften i stället bestämmas

till (förslagsvis) högst tre gånger denna premie. Utredningsplikten läggs alltså på den försumlige försäkringstagaren, inte på Trafikförsäkringsföreningen. På detta vis bör Trafikförsäkringsföreningen i stort sett kunna behålla de nuvarande rutinerna för ersättningsbestämmande. Reformen kan inte väntas få någon inverkan av betydelse för trafikförsäkringspremierna.

En särskild regel föreslås emellertid för kortvariga förseningar på högst 14 dagar; avgiften skall i så fall sättas till hälften av vad som annars skulle ha gällt. Vidare skall alltjämt avgiften kunna nedsättas om det finns särskilda skäl. För att förebygga att avgiftspåföljden drabbar en fordonsägare helt oväntat bör vidare föreskrivas att ett premiekrav alltid skall innehålla information om den påföljd som underlåten betalning kan medföra.

Ännu en fråga som enligt uppdraget skall tas upp gäller vissa detaljer i EG-direktivet angående *rättsskyddsförsäkring* (se del V). Lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring, varigenom direktivet införlivats med svensk rätt, innebär bl.a. att den försäkrades rätt att välja en lämplig person som biträde kan inskränkas om valet skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning. Från EG-kommissionens sida har anförts att regeln har en processuell aspekt som gör den oförenlig med direktivet. Även om meningarna kan vara delade på denna punkt föreslås i promemorian att bestämmelsen upphävs. Vidare har lagen inte ansetts tillräckligt klargöra att den försäkrade på sätt direktivet föreskriver kan vid tvister med försäkringsbolaget välja ett alternativt förfarande i stället för domstolsprocess. Den möjlighet att i förväg avtala om ett skiljeförfarande som vid tillkomsten av lagen ansågs fylla en sådan funktion kan inte användas vid konsumentförsäkring efter tillkomsten av lagen (1999:116) om skiljeförfarande. I promemorian föreslås därför att den försäkrade skall ha rätt att få tvisten bedömd av en opartisk nämnd. Regler om detta skall införas i 1993 års lag.

De angivna ändringarna i olika lagar föreslås träda i kraft den 1 april 2007.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)²

dels att 7 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 2, 5, 8, 12, 27, 28 och 34 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas en ny paragraf, 39 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §³

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning, *2. motordrivet fordon när det används vid organiserad hastighetstävling eller vid trä-*

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 149, 11/06/2005 s. 14-21, Celex 32005L0014).

² Lagen omtryckt 1994:43.

³ Senaste lydelse 2001:562.

ning eller liknande ändamål ning för sådan tävling inom inom inhägnat tävlingsområde, inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

2 §⁴

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som *brukas i trafik* här i landet.

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som *är normalt hemmabörande* här i landet. *Trafikförsäkring skall också finnas för motordrivet fordon som importeras från ett annat EES-land under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.*

Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgörs dock försäkringsplikten av innehavaren. Om ett fordon är registrerat i vägtrafikregistret och den som äger fordonet eller innehar det under sådana omständigheter som anges i föregående mening inte har fyllt 18 år och saknar förarbehörighet för fordonet, fullgörs försäkringsplikten av den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret.

⁴ Lydelse enligt prop. 2005/06:117.

Trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som har registrerats i vägtrafikregistret kan genom uppsägning av försäkringstagaren upphöra att gälla endast om

1. fordonet inte längre är registrerat i vägtrafikregistret,
2. fordonet är avställt, eller
3. försäkringstagarens skyldighet att hålla fordonet försäkrat har upphört av någon annan anledning.

Tredje stycket skall inte tillämpas, om för fordonet gäller trafikförsäkring hos en annan försäkringsanstalt.

5 §⁵

Trafikförsäkring får meddelas av

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det <i>av re-geringen</i>, samt | <ol style="list-style-type: none"> 1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det <i>enligt försäkringsrörelselagen (1982:713)</i>, samt |
|---|--|

2. en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt första stycket 1 kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan medge motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här som avses i första stycket 2. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

<p>En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige men som inte har fast</p>	<p>En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige men som inte har fast</p>
--	--

⁵ Senaste lydelse 1998:382.

driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. *Ytterligare föreskrifter om villkor beträffande representanter får meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Finansinspektionen.*

driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress.

8 §

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av

trafik utomlands med *här i* trafik utomlands med *ett for-*
landet registrerat eller svenska don som *avses i 2 § eller som*
 staten *tillhörigt motordrivivet* tillhör svenska staten tillfogas
 fordon tillfogas svensk med- svensk medborgare eller den
 borgare eller den som har som har hemvist i Sverige.
 hemvist i Sverige.

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

12 §⁶

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. *Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan.* Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har med-

⁶ Senaste lydelse 2001:734.

verkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Trafikskadeersättning till förare kan vidare jämkas, om föraren vid skadefallet gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detta gäller dock inte om det visas att föraren inte genom vållande har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Jämkning enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. *Har en skadelidande förare vid skadefallet gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri, skall detta särskilt beaktas.*

27 §⁷

Den som enligt 5 § första stycket 1 meddelar trafikförsäkring skall ha en skaderegleringsrepresentant i varje annat EES-land. Representanten skall vara bosatt i det landet eller, om det är en juridisk person, vara etablerad där.

Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från trafikförsäkringen när

1. den skadelidande är bosatt i det EES-land där representanten är bosatt eller etablerad,

⁷ Senaste lydelse 2002:343.

2. det fordon vars försäkring skall tas i anspråk är försäkrat och normalt hemmahörande i något annat EES-land än som avses i 1 och

3. skadan har inträffat i något annat EES-land än som avses i 1 eller i ett land som ingår i systemet med grönt kort.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor beträffande skaderegleringsrepresentanter och föreskrifter om underrättseskyldighet.

28 §⁸

Om en skadelidande som är bosatt här i landet har anmält ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket till en försäkringsgivare i ett annat EES-land eller till en skaderegleringsrepresentant som denne har i Sverige utan att få ett motiverat besked om ersättning, svarar de försäkringsgivare som avses i 16 § solidariskt för ersättningen när det har gått tre månader sedan anmälan gjordes. Samma ersättningsansvar gäller om den utländske försäkringsgivaren inte har någon skaderegleringsrepresentant här i landet. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om den skadelidande har vidtagit rättsliga åtgärder mot den utländske försäkringsgivaren.

Om fordonet är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, har de försäkringsgivare som avses i 16 § samma ersättningsansvar för skadan som anges i första stycket. Om fordonets identitet inte kan fastställas, svarar dessa försäkringsgivare solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått från försäkringen. Vad som sägs i detta stycke gäller även om fordonet inte är normalt hemmahörande i ett EES-land men försäkringsfallet har inträffat i ett EES-land.

Skaderegleringen skall påbörjas senast två månader efter det att ärendet anmäldes till de försäkringsgivare som avses i 16 §.

⁸ Senaste lydelse 2005:113.

Skaderegleringen skall avbrytas, om försäkringsgivaren eller skaderegleringsrepresentanten lämnar ett motiverat besked om ersättning. Vad som sägs om skadereglering i 7 kap. 1 § försäkringsavtalslagen (2005:104) skall tillämpas också på skadereglering enligt denna paragraf.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skaderegleringen och föreskrifter om underrättelseskyldighet.

34 §⁹

Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret 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 anled-*

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.

⁹ Senaste lydelse 2002:343.

ning 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 uppbör.

Om det framgår att en viss premie skulle ha betalats för det oförsäkrade fordonet, gäller i stället att avgiften skall bestämmas till högst tre gånger denna premie, dock inte högre än vad som följer av andra stycket.

Har trafikförsäkring saknats under högst fjorton dagar, utgör avgiften hälften av vad som sagts i andra eller tredje stycket.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.

39 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för representanter enligt 5 och 27 §§, om skaderegleringen enligt 28 §, om underrättelseskyldighet samt om försäkringsanstalts verksamhet i övrigt enligt denna lag.

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

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

1.2 Förslag till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. *Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan.* Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Skadestånd till förare av motordrivet fordon kan vidare jämkas, om föraren vid skade-

¹ Lagen omtryckt 2001:732.

fallet har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detta gäller dock inte om det visas att föraren inte genom vållande har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Jämkning av skadestånd enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. *Vid jämkning enligt tredje stycket skall särskilt beaktas att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleribrott.*

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

1.3 Lag (1976:357) om motortävlingsförsäkring

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 3, 5 och 7 §§ lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Motortävlingsförsäkring skall finnas vid *tävling* med motordrivet fordon *inom inhägnat tävlingsområde*. Försäkringsplikten *fullgöres* av den som anordnar tävlingen. Finns *ej* sådan anordnare, *fullgöres* försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne.

Med tävling likställes träning, övningskörning, uppvisning, eller liknande användning av motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde.

Motortävlingsförsäkring skall finnas vid *organiserad hastighetstävling* med motordrivet fordon. *Med organiserad hastighetstävling likställs träning för sådan tävling inom inhägnat tävlingsområde*. Försäkringsplikten *fullgörs* av den som anordnar tävlingen. Finns *inte en* sådan anordnare, *fullgörs* försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne.

2 §¹

Motortävlingsförsäkring får bara meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det *av regeringen* samt av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och

Motortävlingsförsäkring får bara meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det *enligt försäkringsrörelselagen (1982:713)* samt av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om

¹ Senaste lydelse 2005:1127.

tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige.

utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som får meddela motortävlingsförsäkring är skyldig att på begäran meddela motortävlingsförsäkring och att utfärda bevis därom enligt formulär som Finansinspektionen fastställer.

3 §

Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det *användes inom inhägnat tävlingsområde för ändamål* som avses i 1 §. Ersättning utgår dock ej för

1. person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon när det *användes inom inhägnat tävlingsområde för ändamål som nyss nämnts*,

2. skada på motordrivet fordon *inom inhägnat tävlingsområde* eller egendom i sådant fordon, *vare sig fordonet användes vid skadetillfället eller ej*,

3. sakskada som tillfogas försäkringstagaren eller tävlingsområdets ägare eller nyttjanderättshavare.

Från motortävlingsfordon utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det *används på sätt* som avses i 1 §. Ersättning utgår dock ej för

1. person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon när det *används på sådant sätt*,

2. skada på motordrivet fordon *som samtidigt deltar i tävlingen eller träningen* eller på egendom i sådant fordon, *eller*

3. skada på det område eller den anläggning där tävlingen eller träningen äger rum.

5 §

Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *trehundra* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

7 §

I fråga om rätt för försäkringsanstalt som har utgett ersättning från motortävlingsförsäkring att kräva ersättningen åter från annan äger 20 § första stycket och 21 § trafikskadelagen (1975:1410) motsvarande tillämpning.

I fråga om rätt för försäkringsanstalter som har *utgett* ersättning enligt 6 § att kräva ersättningen *åter* från *den som var skyldig att taga motortävlingsförsäkring* äger 24 § andra stycket *första punkten*

I fråga om rätt för försäkringsanstalter som har *betalat ut* ersättning enligt 6 § att kräva *tillbaka* ersättning från *någon annan tillämpas* 20 § första stycket och 24 § andra stycket *1* trafikskadelagen

trafikskadelagen (1975:1410) (1975:1410) *på* motsvarande
motsvarande *tillämpning.* *sätt.*

Den som har utgett ersättning på grund av återkrav enligt första eller andra stycket får efter vad som är skäligt kräva ersättningen åter från annan som är ansvarig för skadan på sätt som anges i 20 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410).

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

1.4 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen (1982:713)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

9 a §

Med ett kvalificerat innehav avses enligt denna lag ett direkt eller indirekt ägande i ett företag, om innehavet representerar tio procent eller mer av kapitalet eller av samtliga röster eller annars möjliggör ett väsentligt inflytande över ledningen av företaget.

För skadeförsäkring avses enligt denna lag med *land där risken är belägen*

1. när försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, det land som egendomen är belägen i,

2. när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, det land där registreringen skall ske,

3. när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

4. i andra fall än de som omfattas av 1–3, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

När ett motordrivnet fordon importeras till Sverige från en annan stat inom EES skall

¹ Lagen omtryckt 1995:1567.

riskan, i fråga om sådan försäkring som avses i 2 kap. 3 a § första stycket 10, anses vara belägen i Sverige under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

För livförsäkring avses enligt denna lag med *land där åtagandet skall fullgöras*, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

dels att 3 och 4 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas två nya paragrafer, 3 a och 5 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse här i landet, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. *Denna rätt får inskränkas endast om valet av en viss person skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning.* Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Föreslagen lydelse

3 §

Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse här i landet, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

3 a §

I en tvist om rättsskydds försäkring mellan försäkringsgivaren och den försäkrade skall yttrande avges av en opartisk nämnd, om den försäkrade begär det.

Rätten att begära ett sådant förfarande som anges i första stycket skall anges i försäkringsvillkoren. När en tvist uppstår skall den försäkrade underrättas om att han har denna rätt.

4 §

Bestämmelserna i 3 § gäller inte sådana åtgärder som försäkringsgivaren vidtar på grund av en ansvarsförsäkring för att företräda den försäkrade vid undersökningar eller förhandlingar, om åtgärderna vidtas för att tillvarata även försäkringsgivarens intressen. Bestämmelserna gäller inte heller vid tvister eller risker som hänför sig till eller har samband med fartyg som används i sjöfart.

Bestämmelserna i 3 och 3 a §§ gäller inte sådana åtgärder som försäkringsgivaren vidtar på grund av en ansvarsförsäkring för att företräda den försäkrade vid undersökningar eller förhandlingar, om åtgärderna vidtas för att tillvarata även försäkringsgivarens intressen. Bestämmelserna gäller inte heller vid tvister eller risker som hänför sig till eller har samband med fartyg som används i sjöfart.

5 §

Ett avtalsvillkor som begränsar den försäkrades rätt enligt denna lag är ogiltigt.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §²

Med *skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige* avses

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,

2. risk som är hänförlig till ett fordon som har registrerats i Sverige,

3. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När ett motordrivet fordon importeras till Sverige från en annan stat inom EES skall risken, i fråga om sådan försäkring som avses i 2 kap. 3 a § första

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2005:1123.

² Senaste lydelse 2005:1123.

stycket 10 försäkringsrörelselagen (1982:713), anses vara belägen i Sverige under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

När det gäller *livförsäkring* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras* om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller *tjänstepensionsförsäkring* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras*, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till EES-försäkringsgivaren, har sitt etableringsställe i Sverige.

När det gäller *tjänstepension* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras*, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till det utländska tjänstepensionsinstitutet, har sitt etableringsställe i Sverige.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

1.7 Förslag till lag om ändring i försäkringsavtalslagen (2005:104)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § försäkringsavtalslagen (2005:104) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Denna lag tillämpas inte på trafikförsäkringar eller patientförsäkringar till den del sådana försäkringar regleras av trafikskadelagen (1975:1410) respektive patientskadelagen (1996:799).

Denna lag tillämpas inte på trafikförsäkringar, *motortävlingförsäkringar* eller patientförsäkringar till den del sådana försäkringar regleras av trafikskadelagen (1975:1410), *lagen (1976:37) om motortävlingsförsäkring* respektive patientskadelagen (1996:799).

Lagen gäller inte för återförsäkring.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

1.8 Förslag till ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359)

Regeringen föreskriver att det i trafikförsäkringsförordningen (1976:359) skall införas en ny paragraf, 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Krav på premie för trafikförsäkring skall innehålla upplysning om att underlåtenhet att betala premie medför skyldighet att betala trafikförsäkringsavgift enligt 34 § trafikskadelagen (1975:1410).

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2007.

2 Utredningens arbete

Enligt en promemoria av den 6 oktober 2004 avser utredningsuppdraget till en början en översyn av de bestämmelser som gäller trafikförsäkringens tillämplighet på tävlingsverksamhet – dels undantaget i 1 § första stycket 2 trafikskadelagen (1975:1410; TSL) för motordrivet fordon använt för tävling, träning, övningskörning, uppvisning och liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde, dels motsvarande bestämmelser i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring. Det skall övervägas om trafikförsäkringen över huvud taget skall omfatta tävlingsverksamhet, och i så fall i vad mån detta ansvar skall begränsas och om det angivna undantaget är ändamålsenligt. Översynen får även avse andra frågor om försäkring vid dessa verksamheter, om ett behov av ändringar skulle framkomma under uppdragets utförande.

Vidare skall ske en översyn av TSL:s bestämmelser om trafikförsäkringsavgift (34 §). Frågan blir om det går att skapa en ordning som möjliggör en mera nyanserad bedömning av avgiftens storlek, varvid en utgångspunkt skall vara att förhindra resultat som kan bedömas som oskäliga.

Under utredningsarbetet i dessa delar har ett flertal sammanträffanden ägt rum med representanter för försäkringsbranschen och Trafikförsäkringsföreningen; dessutom har två försäkringsbolag och Trafikförsäkringsföreningen besökts. Från branschens sida har vid flera tillfällen ingetts nya förslag med anledning av olika utkast av utredningen. Utkast till förslaget har sänts till Försäkringsförbundet och föreningen för kommentarer. Upprepade kontakter har förekommit med Svenska Bilspportförbundet

och Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet (Svemo). Uppgifter har inhämtats från Vägverket och Rikspolisstyrelsen.

Avsikten var från början att denna del av utredningen skulle publiceras separat under 2005, vilket bl.a. påverkat redogörelsen för gällande rätt (avsnitt 12).

I en promemoria den 7 november 2005 sägs vidare bl.a. följande om utredningsuppdraget:

Det skall övervägas hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon skall genomföras i svensk rätt.

Det skall övervägas om det finns ett behov av att ändra bestämmelserna om skadestånd och trafikskadeersättning för personskada till förare som har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Om bedömningen skulle göras att dessa bestämmelser behöver ändras skall analyseras om även de motsvarande bestämmelserna om sakskada behöver ändras.

De ekonomiska konsekvenserna av de ändringar som föreslås skall analyseras.

Uppdraget skall vara slutfört senast den 1 maj 2006.

De huvudsakliga bestämmelserna om ersättning till dem som skadas i samband med trafik med motorfordon finns i TSL (1975:1410; TSL) och i trafikförsäkringsförordningen (1976:359; TFO). Vissa av dessa genomför de gemenskapsbestämmelser som finns om trafikförsäkring (i direktiven används begreppet motorfordonsförsäkring).

Det finns sedan tidigare fyra EG-direktiv om trafikförsäkring. I det första direktivet som antogs år 1972¹ fastställdes en skyldighet att teckna trafikförsäkring inom hela gemenskapen. Detta grundskydd utvidgades och förstärktes sedan genom det andra² och tredje³ direktivet, bl.a. genom bestämmelser om vilka skadelidande som är berättigade till ersättning, vilka skador som omfattas samt vilka ersättningsbelopp en trafikförsäkring minst måste omfatta. De tre första direktiven gäller försäkringsersättning för trafikolyckor som inträffar i den skadelidandes bostättningsland. Det fjärde direktivet⁴ innehåller särskilda bestämmelser för gränsöverskridande fall, dvs. där skadan inträffar i ett annat land än det där den skadelidande är bosatt. I direktivet finns bl.a. bestämmelser om försäkringsbolagens skyldighet att inom vissa tider underrätta den skadelidande om skaderegleringen.

Den 11 maj 2005 antogs ett femte direktiv om trafikförsäkring (Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon). Direktivet, som liksom de tidigare omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet), finns i *bilaga 2*.

Det övergripande syftet med direktivet är att för olika situationer förbättra en skadelidandes möjligheter att få ersättning från en trafikförsäkring. Direktivet innebär bl.a. att de belopp som en trafikförsäkring minst måste omfatta höjs, att det skall bli lättare att teckna en trafikförsäkring på normala villkor vid

¹ Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, 2.5.1972, s. 1, Celex 372L0166).

² Rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17, Celex 384L0005).

³ Rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33, Celex 390L0232).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65, x 32000L0026).

privatimport av motorfordon samt att vissa av bestämmelserna i det fjärde direktivet skall tillämpas generellt och alltså även på icke gränsöverskridande fall.

I promemorian behandlas frågan vilka lagändringar som är nödvändiga med anledning av direktivet och hur detta bör genomföras. Promemorian utgår i denna del från ett förslag som tidigare utarbetats inom departementet i nära samarbete med Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund. Samråd har också skett med Finansinspektionen i de delar som berör inspektionens verksamhet. Hur direktivet bör tolkas och lämpligen genomföras har även tagits upp vid nordiska departementsöverläggningar. Överläggningarna har syftat till att uppnå största möjliga nordiska rättslikhet. Förslaget har sedan i väsentliga delar tagits in i denna promemoria.

En jämförelsetabell med sammanställning av bestämmelserna i direktivet och närmast motsvarande bestämmelser i gällande rätt eller i ändringar som föreslås i denna promemoria finns i *bilaga 3*.

Promemorian behandlar vidare vissa särskilda frågor om jämkning vid rattfylleribrott som från början har tagits upp i en framställning av Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen. De har under arbetets gång diskuterats med bl.a. dessa organisationer och olika myndigheter.

Enligt ett tillägg till uppdraget behandlas slutligen vissa frågor om införlivande av direktiv 87/344/EGG om samordning av lagar och andra författningar angående rättsskyddsförsäkring. Också rörande denna fråga har diskussioner skett med Sveriges Försäkringsförbund.. Direktivet finns i *bilaga 4*.

Del I INFÖRLIVANDE AV TRAFIK- FÖRSÄKRINGSDIREKTIVET

3 Ersättning för trafikskada i Sverige

3.1 Tiden före trafikskadelagen

Fram till dess att TSL trädde i kraft den 1 juli 1976 gällde ett system för ersättning av skador genom motortrafik som var en kombination av ett strängt ansvar och en obligatorisk försäkring som täckte ansvaret (bl.a. 1916 års bilansvarighetslag och 1929 års trafikförsäkringslag). Detta medförde att det personliga skadeståndsansvaret fick ganska liten praktisk betydelse. Den skadelidande vände sig så gott som alltid till den skadeståndsskyldiges försäkringsbolag som hade hand om skadeståndsärendena.

Med tiden kom kritik att riktas mot systemet. Kritiken byggde delvis på systemets allmänna konstruktion, nämligen att rätten till skadestånd i själva verket var en rätt till ersättning från en särskild försäkring men ändå i flera avseenden utformad som om skadestånd skulle betalas av skadevällaren personligen. Föraren ansågs också ha ett dåligt ersättningskydd. Vid en singelolycka kunde föraren inte få något skadestånd, eftersom den ende som kunde vara vållande till olyckan var föraren som ju inte kunde bli skadeståndsskyldig mot sig själv. För dessa fall kunde ett visst skydd ändå ges genom en frivilligt tecknad förarplatsförsäkring.

3.2 Trafikskadelagen

Objektivt ansvar

Vid tillkomsten av 1975 års trafikskadelag tog man fasta på den kritik som hade framförts mot det gamla systemet. I den nya lagen har föraren samma rätt till ersättning som andra skadelidande, och varken för föraren eller någon annan krävs att något vållande föreligger. En skadeståndsskyldighet av detta slag brukar kallas för objektivt eller strikt ansvar. Här är det emellertid fråga om en ersättningsskyldighet för trafikförsäkringen, inget skadeståndsansvar i vanlig mening.

Ansvaret är alltid objektivt vid personskada. Vid sakskada förekommer både objektivt ansvar och ansvar som är beroende av vållande.

Obligatorisk trafikförsäkring

All ersättning som kan komma i fråga enligt TSL betalas alltså i princip från trafikförsäkringen i första hand. För att åstadkomma ett effektivt skydd för de skadelidande är trafikförsäkring obligatorisk för i stort sett alla fordon (2 §). Staten är dock inte skyldig att ha trafikförsäkring för sina fordon (3 §). Om sådan försäkring inte har tecknats, betalas ersättning i stället direkt av staten.

Trafikförsäkringen är utformad så att den garanterar att ersättning betalas ut även om fordonets ägare inte har betalat sin premie (16 § andra stycket). Detsamma gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan (16 § tredje stycket).

Vilka skador täcks?

TSL:s objektiva ansvar täcker bara vissa skador. Vid personskada ersätter trafikförsäkringen dels föraren och andra som skadas i fordonet, dels personer som skadas utanför fordonet, t.ex. cyk-

lister och fotgängare (10 § och 11 § första stycket). Vid sakskada ersätts däremot bara skador som drabbat annan än fordonsägaren, dock med vissa undantag,

Lagen tillämpas inte på motordrivet fordon när det används för tävling, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. För sådana fall gäller i stället bestämmelserna i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring.

Ersättning fristående från skadeståndsrätten

Före TSL förutsattes ett personligt ansvar för fordonets ägare, förare eller brukare. Enligt TSL tar i stället försäkringen direkt över ansvaret för en inträffad skada. Trafikförsäkringen är alltså inte att betrakta som en ansvarsförsäkring som täcker någons skadeståndsansvar utan är frikopplad från skadeståndsrättens ansvarsregler. Detta hindrar inte att en skadelidande kan väcka talan under åberopande av skadeståndslagens bestämmelser. Om t.ex. en förare har kört sin bil på ett vårdslöst sätt och orsakat skada, kan således en skadelidande med stöd av de allmänna bestämmelserna i skadeståndslagen begära ersättning direkt av föraren (jfr 18 §). Det torde dock mycket sällan finnas någon anledning för en skadelidande att vända sig direkt mot skadevållaren. Möjligen kan det bli aktuellt i sådana undantagsfall då ersättning vägras på försäkringsrättslig grund (jfr 17 § TSL).

Hur beräknas ersättningen?

Trafikskadeersättningen beräknas efter samma grunder som skadestånd (jfr 9 § som hänvisar till 5 kap. skadeståndslagen [1972:207]). Det innebär att skadan skall täckas fullt ut och att ersättning skall ges inte enbart för ekonomisk skada utan även för ideell skada.

Ersättning som har betalats från annat håll skall i vissa fall avräknas från rätten till trafikskadeersättning. Avräkning sker efter samma principer som när det gäller avräkning av olika ersätt-

ningar på skadestånd. Avräkning skall således ske för bl.a. sjukpenning eller annan ersättning från socialförsäkringen.

Vem får meddela trafikförsäkring?

I försäkringsrörelselagen (1982:713) finns allmänna bestämmelser om förutsättningarna för att en ansökan om att bedriva försäkringsrörelse skall beviljas.

TSL innehåller därutöver en särskild bestämmelse om vem som har rätt att meddela trafikförsäkring här i landet (5 §). En försäkring av detta slag får meddelas av försäkringsbolag som har fått tillstånd till det av regeringen, dvs. enligt bestämmelserna i försäkringsrörelselagen eller lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige, samt av en EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet här i landet med stöd av den sistnämnda lagen. En sådan försäkringsgivare kan ha ett fast driftställe här men behöver inte ha det. Om ett fast driftställe saknas, skall det utländska försäkringsbolaget ha en representant i Sverige (5 § tredje stycket TSL).¹ Representanten skall vara bosatt här eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsbolaget skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda bolaget och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda bolaget vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsbolaget skall informera försäkringstagarna om vem som är bolagets representant och om dennes adress.

Något krav på att försäkringsbolag utanför EES som meddelar trafikförsäkring här i landet skall ha representanter finns inte, eftersom sådana bolag måste ha ett fast driftställe här. De har således ingen möjlighet att bedriva enbart gränsöverskridande verksamhet.

¹ Bestämmelsen genomför artikel 12 a i det andra skadeförsäkringsdirektivet (rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG [EGT L 172, 4.7.1988, s. 1, Celex 31988L0357]).

Utländska trafikanter som skadas här i landet

Alla försäkringsbolag som har rätt att meddela trafikförsäkring skall vara medlemmar i Trafikförsäkringsföreningen, som har centrala uppgifter i det internationella trafikförsäkringssamarbetet. Föreningen har stadgar fastställda av regeringen. Enligt TSL (4, 16 och 33 §§), jämte vissa internationella avtal, reglerar föreningen trafikskador i Sverige med utlandsregistrerade motorfordon. En del utländska försäkringsbolag representeras av svenska försäkringsbolag, som då sköter skaderegleringen på uppdrag av föreningen. Denna garanterar trafikförsäkringsansvaret för utländska fordon. Skadan regleras på samma sätt som om det utländska fordonet varit trafikförsäkrat i föreningen och med tillämpning av bestämmelserna i TSL.

Ersättning utgår alltså på objektiv grund för förarens och passagerarens personskador i det utländska fordonet och utges i första hand av Trafikförsäkringsföreningen, med möjlighet till återkrav mot den utländska trafikförsäkringen eller eventuell vållande motparts trafikförsäkring. Återkrav mot den utländska trafikförsäkringen kan dock inte omfatta förarskada, eftersom de internationella avtalen endast reglerar ersättning till tredje man.

Svenska medborgare som skadas utomlands

Det finns för närvarande inga generella lagregler om vilket lands lag som är tillämplig vid skadestånd utanför kontraktsförhållanden.² I enlighet med allmänna internationellt privaträttsliga principer tillämpas för närvarande lagen i det land där den skadegörande handlingen företogs – den s.k. lex loci delicti-regeln (se NJA 1969 s. 163). Lex loci delicti-regeln utgör huvudprincipen inte bara i svensk utan också i många andra länders internationella privaträtt.

² Med anledning av ett förslag från kommissionen (KOM(2003) 427) pågår dock för närvarande ett arbete inom EU att ta fram en förordning om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II-förordningen).

I TSL finns dock vissa särregler. Trafikskadeersättning utgår enligt den lagen även för skada som tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige till följd av trafik utomlands med ett motordrivet fordon som är registrerat i Sverige eller tillhör svenska staten (8 § första stycket).

Särskilt om skada under resa inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Genom det fjärde EG-direktivet om trafikförsäkring har införts särskilda bestämmelser om ersättning för en skada som har inträffat i ett annat land inom EES än det där den skadelidande är bosatt. Reglerna innebär i huvudsak följande.

Ett försäkringsbolag som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige skall utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat land inom EES. Den som inte är bosatt i Sverige och som råkar ut för en trafikskada här som skall ersättas av ett svenskt försäkringsbolag skall från hemlandet kunna begära ersättning från det svenska försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant i detta land (27 § TSL). Motsvarande regler för den som är bosatt i Sverige och som råkar ut för en trafikskada utomlands skall införas i övriga EES-länder. – Om en skadelidande som är bosatt i Sverige råkar ut för en trafikskada i ett annat EES-land och skadan skall ersättas av ett försäkringsbolag där, skall den skadelidande, om det utländska försäkringsbolaget inte inom viss tid lämnar ett motiverat besked om ersättning, ha rätt att i stället få skadan ersatt av det kollektiv av försäkringsbolag som avses i 16 § TSL (i direktivet benämnt skadeersättningsorgan). Detta kollektiv skall företrädas av Trafikförsäkringsföreningen (28 §).

Hur tecknas trafikförsäkring vid privatimport?

Det femte trafikförsäkringsdirektivet behandlar bl.a. försäkringsplikten vid privatimport. Av betydelse är här följande regler. Enligt 2 § TSL skall trafikförsäkring finnas för motordrivet for-

don som är registrerat i vägtrafikregistret (och som inte är avställt) och för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Bestämmelser om vilka fordon som skall vara registrerade för att få brukas här i landet finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Registreringsplikt gäller bl.a. för bilar, motorcyklar och mopeder klass I (12 §). Från registreringsplikten görs undantag bl.a. för fordon i internationell vägtrafik i Sverige, varmed avses att fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands, att fordonet inte är registrerat i Sverige samt att fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här.

Ett fordon som importeras av en privatperson måste godkännas vid en registreringsbesiktning innan det registreras. Syftet med en sådan besiktning är bl.a. att identifiera fordonet (2 kap. 6 § fordonslagen och 6 kap. 7 § fordonsförordningen).

Trots kravet på registreringsbesiktning och registrering finns det bestämmelser som möjliggör att ett fordon som importeras kan brukas under viss begränsad tid. Till att börja med kan fordonet med stöd av en giltig utländsk registrering brukas här under en vecka från det att det fördes in till landet (16 § lagen om vägtrafikregister). Fordonets ägare kan dessutom hos Vägverket ansöka om tillfällig registrering enligt lagen om vägtrafikregister (21–28 §§). En sådan registrering gäller under tre månader och innebär att fordonet får brukas för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning, eller för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan för besiktning. Sedan fordonet väl godkänts vid en registreringsbesiktning får det brukas även för andra ändamål. När en tillfällig registrering har meddelats skall Vägverket tillhandahålla särskilda registreringsskyltar för fordonet (s.k. interimsskyltar).

Av trafikförsäkringsförordningen följer bl.a. att fordon som är registrerade inom EES kan föras in hit och tillfälligt brukas i tra-

fik här i landet utan svensk trafikförsäkring (10 §). För att en tillfällig registrering skall kunna meddelas måste dock fordonet ha en giltig trafikförsäkring, se 15 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister.

En utgångspunkt i försäkringsrörelselagen (1982:713) är att ett försäkringsbolag bara får meddela försäkring i den medlemsstat där risken är belägen. När det gäller trafikförsäkring anses risken vara belägen i det land där registreringen skall ske (1 kap. 9 a §). Motsvarande bestämmelser finns i lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet här i landet (1 kap. 7 §). Ett försäkringsbolag har dock möjlighet att på olika sätt försäkra risker i andra länder. Detta kan ske antingen genom en sekundäretablering eller genom gränsöverskridande verksamhet.

4 De tidigare EG-direktiven om trafikförsäkring

Det första direktivet

Det första EG-direktivet om trafikförsäkring antogs år 1972. Enligt direktivet skall varje medlemsland vidta de åtgärder som är nödvändiga för att alla motorfordon som normalt hör hemma inom landet skall omfattas av en trafikförsäkring. Försäkringen skall täcka också sådana skador som har orsakats i ett annat medlemsland enligt där gällande lag. Dessutom skall försäkringen täcka skador som drabbar medborgare i ett medlemsland vid direkt färd mellan två medlemsländer, om det inte finns någon ansvarig trafikförsäkringsbyrå i skadelandet. I så fall skall skadan ersättas i enlighet med trafikförsäkringslagstiftningen i fordonets hemland. De ändringar som direktivet medförde finns numera intagna i 38 §.¹

Det andra direktivet

I det andra direktivet föreskrivs att den försäkring som avses i det första direktivet skall omfatta såväl personskada som sakskada och täcka vissa närmare angivna ersättningsbelopp. Varje land skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning för personskada och sakskada som orsakas av oidentifierade eller oförsäkrade fordon (artikel 1.4).

Direktivet krävde inga lagändringar. I propositionen hänvisades det till att trafikskadeersättning utgår både för personskada

¹ Prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45

och sakskada med belopp som täcker vad som föreskrivs i direktivet. Genom Trafikförsäkringsföreningen och dess verksamhet ansågs det också finnas ett organ med sådana uppgifter som direktivet förutsätter. Riksdagen anslöt sig till denna bedömning.²

Det tredje direktivet

Enligt det tredje direktivet skall medlemsstaterna se till att trafikförsäkringen för samma premie täcker hela gemenskapens territorium. Denna enda premie skall också tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsland enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs enligt lagen i det medlemsland där fordonet är normalt hemmahörande om detta är högre.

Direktivet är numera genomfört med den utgångspunkten att det tar sikte endast på regler om begränsningar i det obligatoriska försäkringsskyddet och inte på materiella ersättningsregler.³ Sådana begränsande regler finns i 14 § första stycket TSL, som anger att trafikskadeersättning för en och samma händelse skall utgå med högst 300 miljoner kronor från ett fordonets trafikförsäkring.

Om en skada uppkommer i Sverige med ett fordon som hör hemma i ett annat EES-land, har enligt 14 § andra stycket den skadelidande möjlighet att välja att bestämmelserna om beloppsmässiga begränsningar av försäkringsskyddet i fordonets hemland skall tillämpas i stället för bestämmelserna i första stycket. För att genomföra direktivet infördes också en ny 35 § (numera 38 §) med innebörd att trafikförsäkring enligt TSL – i fråga om skador som uppkommer med en svenskregistrerad bil i ett annat EES-land – skall täcka det ersättningsansvar för uppkomna skador som enligt lagen i det landet skall vara täckt av obligatorisk trafikförsäkring.

² Prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45.

³ Direktivet tolkades först så att det avsåg även materiella bestämmelser om vilken ersättning som skall betalas. Se prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45, SFS 1992:1121.

Det fjärde direktivet

Syftet med det fjärde direktivet är att stärka skyddet för den som råkar ut för en trafikskada i ett annat land än det där den skadelidande är bosatt, dvs. för gränsöverskridande fall. Direktivet skall göra det enklare att begära och få ersättning från en trafikförsäkring för sådana fall.

En central bestämmelse i direktivet är att alla försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring skall utse representanter (skaderegleringsrepresentanter) i övriga EES-länder. En skaderegleringsrepresentant skall sedan ha rätt att på försäkringsbolagets vägnar reglera sådana anspråk som omfattas av direktivet. Bestämmelsen har genomförts genom 27 § TSL.⁴

Försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant skall enligt direktivet reagera inom tre månader från den dag då anspråket framställdes. Bolaget skall då antingen lämna ett motiverat anbud om ersättning eller – i de fall ansvar bestrids eller inte klart har fastställts eller skadeersättningen inte har beräknats fullständigt – ett motiverat svar på anspråket. Bestämmelsen har genomförts genom 17 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359).

Från särskilda informationscentrum i varje medlemsland, skall en skadelidande få den information som behövs för att skaderegleringen skall kunna påbörjas, bl.a. uppgift om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant. Bestämmelsen har genomförts genom 29 § TSL.

I direktivet finns också bestämmelser om att varje medlemsland skall inrätta eller auktorisera ett organ (skadeersättningsorgan) som kan träda in och ansvara för skaderegleringen i fall det inte finns någon skaderegleringsrepresentant utsedd eller ett försäkringsbolag inte svarar på ett framställt krav. Bestämmelsen har genomförts genom 28 § TSL och 18 § trafikförsäkringsförordningen.

⁴ Prop. 2001/02:133, bet. 2001/02:LU31, rskr. 2001/02:238.

5 Det femte direktivet om trafikförsäkring

5.1 Allmänt om direktivet

I november 2000 fick utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden tillstånd att utarbeta ett initiativbetänkande om ytterligare ett direktiv om trafikförsäkring. I maj 2001 lämnade utskottet förslag till en resolution med detaljerade rekommendationer om innehållet i ett kommande direktiv.¹

Europaparlamentet ställde sig bakom betänkandet och i en resolution som antogs i juli 2001 uppmanades kommissionen att lämna förslag till ett femte direktiv om trafikförsäkring i enlighet med de rekommendationer som intagits i betänkandet.² Kommissionen beslutade herefter, i juni 2002, ett förslag till direktiv i huvudsaklig överensstämmelse med resolutionen.³ Till detta finns fogat ett särskilt avsnitt med motiv, till vilket det hänvisas i några av de följande avsnitten. Förslaget har herefter varit föremål för sedvanliga förhandlingar mellan medlemsstaterna i en arbetsgrupp under rådet och antogs av Europaparlamentet och rådet den 11 maj 2005.

Det övergripande syftet med direktivet är att stärka den skadelidandes möjligheter att få ersättning från en trafikförsäkring. I detta syfte har ändringar beslutats på ett antal olika områden där ett reformbehov ansetts påkallat. Ändringarna omfattar allt från förtydliganden av vissa artiklar i de gällande direktiven till

¹ 2000/2126 (INI).

² A5-0174/2001.

³ KOM (2002) 244 slutlig, 2002/0124 (COD).

mer grundläggande bestämmelser, exempelvis om vilka belopp en trafikförsäkring minst måste omfatta.

I det följande beskrivs direktivets reglering närmare.

5.2 Fordon med tillfälliga registreringskyltar

Flera av bestämmelserna i trafikförsäkringsdirektiven knyter an till uttrycket territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande. Enligt det första direktivet skall med detta uttryck bl.a. förstås territoriet för den stat med vars registreringskylt fordonet är försett (*artikel 1.4*). I det femte direktivet har det gjorts ett tillägg till denna bestämmelse med innebörden att detta gäller oavsett om registreringskylten är permanent eller tillfällig (*artikel 1*).

Bakgrunden till ändringen är att det visat sig svårt att i vissa fall teckna en trafikförsäkring för fordon med tillfälliga registreringskyltar.⁴

5.3 Fordon med falska registreringskyltar

Enligt kommissionen har den hittillsvarande definitionen av uttrycket territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande medfört vissa praktiska problem mot bakgrund av den tolkning av uttrycket som gjorts av EG-domstolen.⁵ Enligt flera avgöranden av domstolen skall ett fordon som är försett med en registreringskylt som visserligen är utfärdad av myndigheterna i en medlemsstat men som gäller för ett annat fordon än det som skylten är placerad på anses normalt hemmahörande i den stat som har utfärdat skylten.⁶

⁴ Se kommissionens motiv 1.4a.

⁵ Se kommissionens motiv 1.4b.

⁶ Domstolens dom den 9 februari 1984, SA Gambetta Auto mot Bureau central francais och Fonds de garantie automobile (Celex 61982J0344) samt domstolens dom den 12 november 1992, A. Fournier et consorts mot V. van Werven, Bureau central francais m.fl. (Celex 61989J0073).

De skador som ett fordon från en medlemsstat orsakar i en annan medlemsstat skall enligt trafikförsäkringsdirektiven ersättas av en försäkringsbyrå i den stat där olyckan inträffade (i Sverige har Trafikförsäkringsföreningen denna uppgift). Den byrå som har betalat ersättningen har sedan enligt ett avtal mellan byråerna i medlemsstaterna rätt att återkräva det belopp som utbetalats av byrån i det land där det fordon som orsakat olyckan är normalt hemmahörande. För de nu aktuella fallen har alltså detta inneburit att kostnaden slutligen kommit att hamna på försäkringsbyrån i det land där registreringsskylten utfärdats. Detta har ansetts mindre lämpligt eftersom den byrån sällan har något med det fordon att göra som har orsakat olyckan.

Innebörden av den nya lydelsen är att kostnaderna kommer att stanna på försäkringsbyrån i skadelandet (*artikel 1.1 b i femte direktivet*).

5.4 Kontroll av trafikförsäkring vid inresa till en medlemsstat

Grönt kort är ett internationellt försäkringsbevis som har utfärdats av en nationell försäkringsbyrå.⁷ Inom gröna kortsystemet, som har varit i kraft sedan 1953, har länderna slutit avtal med varandra om ömsesidig giltighet av trafikförsäkringen. Utgångspunkten är att motorfordon från ett land som omfattas av systemet skall kunna tillfälligt användas i trafik i ett annat land som omfattas utan att försäkring tecknas där. Om fordonet orsakar en skada i det senare landet, skall ersättning betalas av trafikförsäkringsbyrån i det land där skadan inträffat enligt där gällande regler. Den betalande byrån har sedan rätt att återkräva ersättningen från trafikförsäkringsbyrån i fordonets hemland eller direkt från det försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

⁷ Systemet med grönt kort har utarbetats med ledning av rekommendationer av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta Nationernas Ekonomiska kommission för Europa.

Inom EU ansågs att systemet med grönt kort var ett hinder mot den fria rörligheten för fordon och personer. Det första trafikförsäkringsdirektivet går därför ut på att kravet på grönt kort skall avskaffas när det gäller fordon från en medlemsstat som förs in i en annan medlemsstat. I stället har det ingåtts överenskommelser mellan medlemsstaternas trafikförsäkringsbyråer om att varje byrå garanterar skadereglering enligt det landets trafikförsäkringslagstiftning för skador som orsakas i landet av fordon från andra medlemsstater. Eftersom en sådan överenskommelse förutsätter att alla fordon är trafikförsäkrade, föreskrivs en sådan försäkringsplikt i det första direktivet.

Efter det första direktivet garanteras alltså trafikförsäkringsansvaret genom ett multilateralt garantiavtal mellan de aktuella staternas trafikförsäkringsbyråer. För fordon från länder utanför detta område måste grönt kort kunna företes vid färd in i EU eller EES samt Schweiz. Om ett sådant kort inte kan företes, skall gränsförsäkring tecknas genom Tullverkets försorg.

Ett grönt kort skall uppvisas då ett fordon förs in hit för de fall det finns ett krav på sådant kort (se 12 § trafikförsäkringsförordningen). Förekomsten av ett sådant kort får alltså kontrolleras vid landets gräns. Däremot får någon systematisk kontroll av att fordon som förs in hit från en annan medlemsstat har en giltig trafikförsäkring inte ske. Enligt den hittillsvarande lydelsen av det första trafikförsäkringsdirektivet skall således medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium (artikel 2.1 första stycket). Medlemsstaterna skall också avstå från att kontrollera sådan försäkring avseende fordon som är normalt hemmahörande i ett tredje land och som passerar in på deras territorium från en annan medlemsstat. Stickprovskontroller får dock göras (*artikel 2.1 andra stycket i första direktivet*).

Det har rått viss oklarhet rörande räckvidden av ordet ”stickprovskontroll” i artikel 2.1.⁸ Ett problem har gällt om sista meningens i andra stycket skall tillämpas också på första stycket,

⁸ Se kommissionens motiv till femte direktivet 1.4c.

dvs. fordon som är normalt hemmahörande inom EU, eller om det skall tillämpas enbart på fordon från tredje land. Ett annat problem har gällt den närmare innebörden av ordet i fråga.

I det femte direktivet föreskrivs nu att medlemsstaterna, både för fordon från EU och tredje land, får utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll (*artikel 1.2*).

Vissa följdändringar görs i det fjärde trafikförsäkringsdirektivet. De informationscentrum som omfattas av det direktivet skall inte längre behöva förmedla uppgifter om gröna kort och gränsförsäkringsbevis (*artikel 5.3 i femte direktivet*).

5.5 Vissa bestämmelser angående undantagen från kravet på trafikförsäkring

Kravet på trafikförsäkring i det första direktivet gäller inte undantagslöst. Det finns till att börja med en möjlighet att föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikten för *vissa fysiska eller juridiska personer*, offentliga eller privata (*artikel 4 a i första direktivet*). Om denna möjlighet utnyttjas skall medlemsstaten vidta åtgärder för att säkerställa att ersättning för skador som orsakas i andra medlemsstater av oförsäkrade fordon ändå betalas. Medlemsstaten skall också upprätta en lista över de personer som undantagits och överlämna denna till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

I TSL finns undantag från försäkringsplikten för staten samt för fordon som har tagits i anspråk enligt förfogandelagen (1978:262). Undantag gäller även för fordon som innehas av Försvarsmakten för vissa närmare angivna fall (3 §). Sådana fordon kan ha trafikförsäkring, men behöver alltså inte ha det.

För fordon som inte har trafikförsäkring enligt vad som sagts ovan svarar staten för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits (15 §). Det rör sig alltså om en slags självförsäkringssituation.

Det första direktivet ger också en möjlighet att föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikten för *visst slag av fordon* (artikel 4 b). En lista över sådana fordon skall upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen. När ett sådant fordon passerar in på en annan medlemsstats territorium, skall den staten ha rätt att begära att fordonet omfattas av ett grönt kort eller att det tecknas en gränsförsäkring enligt bestämmelserna i den medlemsstaten.

För svenskt vidkommande har undantaget för vissa fordonsslag utnyttjats för sådana mopeder som är befriade från registreringsplikt. TSL föreskriver visserligen en försäkringsplikt för alla mopeder som brukas här i landet (2 §), men trafikskadeersättning utgår inte för utlandsskador om fordonet inte är registrerat här i landet (8 §).

De ändringar som genomförs genom det femte direktivet innebär såvitt gäller undantaget för vissa fysiska eller juridiska personer dels att medlemsstatens ersättningsansvar skall omfatta också skada som orsakats inom det egna territoriet, dels ett tydliggörande av att den lista som medlemsstaten skall upprätta även skall innehålla de myndigheter eller organ som ansvarar för ersättningen. Listan skall offentliggöras av kommissionen. (Artikel 1.3 i femte direktivet.)

Såvitt gäller undantaget för vissa typer av fordon har det som framgått ovan inte hittills funnits något krav på att den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande skall garantera skadeersättningen. Den medlemsstat till vilken fordonet förs in har i stället haft ett ansvar för att kontrollera att föraren innehar ett grönt kort eller har träffat ett avtal om gränsförsäkring. Den ändring som nu införs innebär att ett sådant garantiansvar för medlemsstaten införs. Detta har åstadkommit genom att skadeersättningsorganet (hos oss Trafikförsäkringsföreningen) i den medlemsstat där olyckan inträffade skall ersätta skadan som om det vore ett oförsäkrat fordon. Detta organ skall sedan kunna återkräva utbetalt belopp från garantifonden (hos oss Trafikförsäkringsföreningen) i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Ändringen har motiverats av att sådana gränskontroller som tillåts genom direktivet inte längre är tillåtna vid gemenskapens inre gränser till följd av Schengenavtalet.⁹

Fem år efter ikraftträdandet av det femte direktivet skall medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet och den praktiska tillämpningen av ändringen såvitt gäller vissa fordonsslag. Kommissionen skall därefter vid behov lägga fram förslag om att ersätta eller upphäva undantaget.

5.6 Ersättningsbelopp

Genom det femte direktivet höjs de belopp som en trafikförsäkring minst måste omfatta (artikel 2).

För *personskada* höjs beloppet från 350 000 euro till 1 000 000 euro för varje skadelidande. När flera skadelidande är inblandade i en och samma skadehändelse har medlemsstaterna en rätt att fastställa ett högsta sammanlagda takbelopp. Detta höjs från 500 000 euro till 5 000 000 euro.

För *sakskada* höjs beloppet från 100 000 euro till 1 000 000 euro. Detta gäller liksom tidigare för varje skadehändelse, dvs. oavsett antalet skadelidande.

Bestämmelserna om ersättningsbelopp behöver inte vara genomförda vid samma tid som direktivet i övrigt (se härom avsnitt 5.2.17). Senast två och ett halvt år efter det att direktivet i övrigt skall vara genomfört skall medlemsstaterna höja de nationella ersättningsnivåerna till åtminstone hälften av de föreskrivna beloppen. Full anpassning i denna del skall ske senast fem år efter tiden för direktivets genomförande.

De ersättningsbelopp som direktivet föreskriver skall ses över vart femte år med hänsyn till eventuella förändringar i det europeiska konsumentprisindexet (EKPI).¹⁰ Den första översynen skall äga rum fem år efter ikraftträdandet. Beloppen skall justeras automatiskt och höjas med den procentuella förändringen av

⁹ Se kommissionens motiv 1.3d.

¹⁰ Se rådets förordning 2494/95/EG av den 23 oktober 1995 om harmonisering av konsumentprisindex.

EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som föregår över-
synen, och avrundas uppåt till närmaste 10 000-tal euro.

Kommissionen skall meddela de justerade beloppen till Euro-
parlamentet och rådet och se till att de offentliggörs i EUT.

5.7 Sakskada orsakad av oidentifierat fordon

Enligt det andra trafikförsäkringsdirektivet skall varje medlems-
stat inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för
ersättning för person- och sakskada som orsakats av ett oidenti-
fierat fordon (*artikel 1.4*). I Sverige har det samlade kollektivet
av försäkringsbolag, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen,
denna uppgift (16 § tredje stycket TSL).

Hittills har medlemsstaterna haft en oinskränkt rätt att be-
gränsa eller helt utesluta rätten till sådan ersättning när det gäller
sakskada. Genom det femte direktivet begränsas dock denna
möjlighet (*artikel 2*). Innebörden för Sveriges del är följande.
Om Trafikförsäkringsföreningen har betalat ersättning för
”betydande personskada” till någon skadelidande från samma
skadehändelse så får föreningen inte utesluta ersättning för sak-
skada till samma eller någon annan person på grund av att skadan
orsakats av ett oidentifierat fordon. Den som på detta sätt fått
ersättning för en personskada kan alltså enligt direktivet vara
identisk med den som drabbas av sakskadan, men behöver inte
vara det.

Villkoren för att en personskada skall betraktas som bety-
dande skall enligt direktivet fastställas enligt de författningar
som gäller i den medlemsstat där olyckan inträffat. I detta avse-
ende får bl.a. beaktas om skadan krävt sjukhusvård.

Oberoende av vad som sagts ovan har medlemsstaterna rätt att
föreskriva att en självrisk skall tas ut vid ersättning för sakskada
orsakad av ett oidentifierat fordon. Denna får uppgå till högst
500 euro.

Den hittillsvarande möjligheten att helt utesluta ersättning för
sakskada har motiverats med den risk för bedrägeri som finns för

dessa fall.¹¹ Skälen för kommissionens förslag att begränsa denna rätt, vilket huvudsakligen stämmer överens med det antagna direktivet, var ett antal klagomål om att vissa medlemsstater vägrat att betala ersättning för sakskada trots att omständigheterna i det enskilda fallet var sådana att bedrägeri kunde uteslutas, exempelvis sådana fall då den skadelidande har lidit såväl person- som sakskada.¹²

5.8 Vissa bestämmelser om EES-försäkringsgivare

Trafikförsäkring får meddelas endast av den som har fått tillstånd till det (koncession). Bestämmelser om sådant tillstånd finns i TSL och försäkringsrörelselagen (1982:713). Dessutom kan ett försäkringsbolag som är etablerat i ett annat land inom EES bedriva verksamhet här enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige. En sådan EES-försäkringsgivare kan ha ett fast driftsställe här men behöver inte ha det. Om ett fast driftsställe saknas (gränsöverskridande verksamhet) skall det utländska försäkringsbolaget ha en representant i Sverige (5 § tredje stycket TSL). Representanten skall vara bosatt här eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsbolaget skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda bolaget och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Bestämmelsen genomför det andra skadeförsäkringsdirektivet.

Enligt den tidigare lydelsen av det andra skadeförsäkringsdirektivet fick inte en sådan representant som nämnts ovan driva direkt försäkringsrörelse för bolagets räkning. Genom det femte direktivet har detta förbud tagits bort (*artikel 3*).

¹¹ Se sista meningen i sjätte beaktandesatsen till det andra trafikförsäkringsdirektivet.

¹² Se kommissionens motiv 1.4f.

5.9 Passagerares rätt till försäringsskydd då föraren varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel

Enligt det femte direktivet skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lagbestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som undantar en passagerare från försäringsskydd på grund av att denne visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel skall anses ogiltiga (*artikel 4*).

Lika lite som de tidigare trafikförsäkringsdirektiven reglerar det femte direktivet de förutsättningar som enligt nationell skadeståndsrätt kan vara en grundläggande förutsättning för att försäkringsersättning över huvud taget skall betalas ut. Den nya bestämmelsen tar alltså sikte på sådana fall där försäkringen, oberoende av en sådan bedömning, inte omfattar försäkringsersättning till en passagerare för de aktuella fallen. Detta framgår av den femtonde beaktandesatsen till direktivet.

5.10 Utvidgning av kretsen ersättningsberättigade

Hittills har trafikförsäkringsdirektiven endast inneburit en skyldighet för medlemsstaterna att införa regler om obligatorisk försäkring som täcker skada som åsamkas passagerare i de fordon som är trafikförsäkringspliktiga. Något försäringsskydd för föraren eller dem som skadas utanför det försäkringspliktiga fordonet har alltså inte föreskrivits.

Genom det femte direktivet införs nu till viss del ett sådant skydd. Enligt direktivet skall trafikförsäkringen omfatta även personskador och saksador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt (*artikel 4.2 i femte direktivet*).

5.11 Försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands

Enligt det tredje trafikförsäkringsdirektivet skall den trafikförsäkring som tecknas i en medlemsstat och för vilken premie betalas där omfatta hela gemenskapens territorium (*artikel 2*).

Genom det femte direktivet införs en bestämmelse som avser att hindra att ett försäkringsbolag utesluter en försäkringstagare från försäkringen enbart av den anledningen att det försäkrade fordonet under perioder av avtalstiden har förts utomlands till andra medlemsstater (*artikel 4.3 i direktivet*). Bestämmelsen har införts mot bakgrund av att vissa försäkringsbolag tillämpar avtalsbestämmelser som innebär att försäkringsavtalet upphör att gälla om det försäkrade fordonet har varit i en annan medlemsstat under viss tid. Andra avtal som förekommit enligt kommissionen är att försäkringstagaren måste underrätta försäkringsbolaget när fordonet har varit utomlands under en viss angiven tidsperiod så att premien kan justeras. Om sådan underrättelse inte lämnas har avtalet kunnat uppsägas.¹³

5.12 Bestämmelser för att underlätta privatimport

Genom det femte direktivet införs bestämmelser som skall underlätta för den som önskar köpa nya eller begagnade bilar eller andra trafikförsäkringspliktiga fordon i en annan medlemsstat, dvs. privatimport (*artikel 4.4*). Enligt bestämmelserna skall det gå att få en trafikförsäkring på normala villkor även för transporten från det land där fordonet köps till dess att det har registrerats i köparens hemland. Köparen får i dag ofta teckna dyra korttidsförsäkringar som i en del fall motverkar de fördelar som finns med den fria rörligheten på den inre marknaden.¹⁴

De nya bestämmelserna utgör ett undantag från det andra skadeförsäkringsdirektivet (*artikel 2 d andra strecksatsen*) med innebörd att när ett fordon importeras från en medlemsstat till

¹³ Se kommissionens motiv 1.4j.

¹⁴ Se kommissionens motiv 1.4k.

en annan, den medlemsstat där risken är belägen skall anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen. Detta skall gälla för en period av högst trettio dagar och även om fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

Om köparen skulle underlåta att försäkra fordonet skall skadeersättningsorganet (hos oss kollektivet av försäkringsbolag företrätt av Trafikförsäkringsföreningen) i införselmedlemsstaten ansvara för uppkomna skador.

5.13 Intyg om skadefall

I syfte att underlätta för försäkringstagare att byta försäkringsbolag skall en försäkringstagare ha rätt att när som helst begära intyg om inträffade skadefall som har ersatts av trafikförsäkringen eller om frånvaron av sådana försäkringsfall (*artikel 4.4 i femte direktivet*). Denna skyldighet skall gälla för åtminstone de senaste fem åren av försäkringsavtalet. Ett sådant intyg skall lämnas inom femton dagar från försäkringstagarens begäran.

5.14 Självrisk

Hittills har det inte funnits något hinder i gemenskapslagstiftningen för försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring att tillämpa bestämmelser om självrisk. Enligt en ny bestämmelse (*artikel 4.4 i femte direktivet*) får dock självrisk inte tillämpas gentemot den skadelidande.

Enligt kommissionens motiv¹⁵ kräver ett effektivt skydd av de skadelidande att bestämmelser om självrisk i nationell lagstiftning inte tillämpas mot skadelidande. Enligt kommissionen kan självrisker i trafikförsäkringen tillåtas endast i förhållandet mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren.

Som nämnt får dock en självrisk om högst 500 euro oberoende av detta tillämpas i fråga om ersättning för skador orsakade av

¹⁵ Kommissionens motiv 1.4m.

oförsäkrade eller oidentifierade fordon (se artikel 2.6 i femte direktivet).

5.15 Direktkrav

Varje medlemsstat skall se till att skadelidande vid olyckor som omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsbolag som skall betala ersättning för den skada som uppkommit (*artikel 4.4 i femte direktivet*). Den skadelidande skall alltså inte först behöva rikta ett anspråk mot den som kan anses vara skyldig att utge ersättning på skadeståndsrättslig grund.

5.16 Underrättelse om skaderegleringen m.m.

Vissa av bestämmelserna i det fjärde trafikförsäkringsdirektivet, som bara gäller för gränsöverskridande fall, blir nu generellt tillämpliga. Det gäller bl.a. bestämmelserna om underrättelse till den skadelidande om skaderegleringen och om informationscentrum.

Enligt det femte direktivet skall alla trafikförsäkringsbolag – även för skadefall som inte har något gränsöverskridande inslag – tillämpa det förfarande som anges i artikel 4.6 i det fjärde direktivet (*artikel 4.4 i femte direktivet*). Detta innebär att det ansvariga försäkringsbolaget skall reagera inom tre månader från den dag då ett anspråk på försäkringsersättning framställdes. Bolaget skall då antingen lämna ett motiverat anbud om ersättning eller – i de fall ansvar bestrids eller inte klart har fastställts eller skadeersättningen inte har beräknats fullständigt – ett motiverat svar på anspråket.

Medlemsstaterna skall vidare anta bestämmelser som säkerställer att ränta utgår på det ersättningsbelopp som den skadelidande erbjuds av försäkringsbolaget eller tillerkänns av domstol ifall inget anbud lämnas inom tremånadersfristen (*artikel 4.6 b i fjärde direktivet*). I en av ingresspunkterna till det fjärde direkti-

vet (19) anges att en hänvisning här kan ske till nationella regler om dröjsmålsränta.

Vad som sagts ovan skall gälla även för skador som har orsakats av fordon som är registrerade i ett annat land, dvs. hos oss när Trafikförsäkringsföreningen träder in och betalar den ersättning som vid skaderegleringen fallit på ett utländskt fordon.

5.17 Informationscentrum

För att det system med skaderegleringsrepresentanter som infördes genom det fjärde direktivet skulle fungera väl var det nödvändigt att se till att de skadelidande på ett enkelt sätt skulle kunna få viss grundläggande information, exempelvis om vilket försäkringsbolag som meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är det bolagets skaderegleringsrepresentant i den skadelidandes hemland. I detta syfte inrättades ett system med s.k. informationscentrum.¹⁶

Bestämmelserna om informationscentrum ges nu en generell utformning. De skall alltså tillämpas på alla skadefall, även de som inte har något gränsöverskridande inslag (artikel 4.5 i femte direktivet).

5.18 Genomförande

Medlemsstaterna skall senast 24 månader efter det att direktivet har trätt i kraft sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet (*artikel 6.1 i femte direktivet*).

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande parten än de som är nödvändiga för att följa direktivet (*artikel 6.2 i femte direktivet*).

¹⁶ Se vidare prop. 2001/02:133 s. 24 f. och s. 42 f.

6 Genomförande av direktivet

6.1 Allmänna utgångspunkter

Ett EG-direktiv är bindande för medlemsstaterna när det gäller det resultat som skall uppnås, men överlämnar åt dem att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet (artikel 249 i fördraget om upprättandet av Europeiska Gemenskapen, EG-fördraget). Det innebär att medlemsstaterna inte är bundna av t.ex. terminologin eller systematiken i ett direktiv om bara man uppnår det avsedda resultatet.

När direktivet skall genomföras bör man försöka att nära ansluta till den terminologi och systematik som finns framförallt i TSL och att genomförandet sker på ett sätt som står väl i samklang med grundläggande ersättningsrättsliga principer. Särregler för vissa skadefall bör alltså undvikas. Man bör också ta hänsyn till hur direktiv på närliggande områden har genomförts.

Av artikel 6.2 framgår att direktivet är ett s.k. minimidirektiv. Detta innebär att medlemsstaterna, inom de ramar som ges av EG-fördraget, får behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande än de bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Sådana mera förmånliga bestämmelser bör behållas i den mån det inte av något skäl framstår som mindre lämpligt.

6.2 Fordon med tillfälliga registreringsskyltar

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om fordon med tillfälliga registreringsskyltar.

Skälen för bedömningen: Tillägget om tillfälliga registreringsskyltar i det femte direktivet har gjorts för att säkerställa att även fordon med sådana skyltar skall kunna få en trafikförsäkring. Det synes alltså ha förelegat problem i detta avseende hos vissa medlemsstater.

I Sverige gäller trafikförsäkringsplikt för alla motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda samt för alla andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet (2 § TSL). Skyldigheten om fattar alltså även fordon som har sådan tillfällig registrering som avses 21-28 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Det behövs alltså inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

6.3 Fordon med falska registreringsskyltar

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om fordon med falska registreringsskyltar.

Skälen för bedömningen: Om ett fordon som saknar registreringsskylt eller har en registreringsskylt som inte motsvarar fordonet (falsk skylt) har blivit inblandat i en olycka, skall enligt det femte direktivet med uttrycket territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande avses den stats territorium inom vilket olyckan inträffade. Detta gäller dock endast i fråga om skadereglering för olyckor som har orsakats av fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat samt oidentifierade eller oförsäkrade fordon.

Enligt 16 och 33 §§ TSL svarar det samlade kollektivet av trafikförsäkringsbolag, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen, för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från såväl ett oförsäkrat utländskt fordon som från ett oidentifierat fordon. Denna skyldighet påverkas inte av de ändringar som har införts genom det femte direktivet.

Den nya bestämmelsen i direktivet innebär däremot att Trafikförsäkringsföreningens regressrätt mot dess motsvarighet som försäkringsbyrå i andra medlemsstater kommer att påverkas. Ansvar kommer alltså för de aktuella fallen att stanna på Trafikförsäkringsföreningen om det är en skada som har inträffat här i landet.

Regressrätten regleras emellertid av ett avtal mellan byråerna, inte av någon lagreglering. Man kan utgå från att avtalet inte kommer att innebära någon reglering i strid med direktivet. Det behövs då inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

6.4 Kontroll av trafikförsäkring vid inresa till en medlemsstat

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelser om kontroll av trafikförsäkring.

Skälen för bedömningen: Enligt första trafikförsäkringsdirektivet får någon systematisk kontroll av att motorfordon som förs in hit från en annan medlemsstat har en giltig trafikförsäkring inte ske (se 5.2.3 ovan). Medlemsstaterna skall också avstå från att kontrollera sådan försäkring när det gäller fordon som är normalt hemmahörande i ett tredje land och som passerar in på deras territorium från en annan medlemsstat. Bestämmelsen har nu förtydligats så att det framgår att medlemsstaterna, beträffande fordon både från EU och från tredje land, får utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar, förutsatt att de genomförs på ett icke diskriminerande sätt och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll.

TSL innehåller inga bestämmelser om kontroll av trafikförsäkring. Några sådana bestämmelser finns inte heller i någon annan lag. Däremot finns, som en följd av trafikförsäkringsdirektiven, bestämmelser i trafikförsäkringsförordningen som garanterar att de fordon som nu är aktuella kan föras in hit till landet utan svensk trafikförsäkring (se 9-11 §§).

Med hänsyn till det anförda behövs det inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

6.5 Vissa bestämmelser angående undantagen från kravet på trafikförsäkring

Förslag och bedömning: Bestämmelserna i 2 och 8 §§ TSL ändras så att trafikskadeersättning utgår även för person- eller sakskada i följd av trafik utomlands med ett motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet men som inte är registreringspliktigt. I övrigt krävs inga lagändringar med anledning av direktivets bestämmelser i denna del.

Skälen för förslaget och bedömningen

Undantaget för vissa fysiska eller juridiska personer

Som framgått av redogörelsen i avsnitt 5.2.4 gäller kravet på trafikförsäkring i det första direktivet inte undantagslöst. De undantag från trafikförsäkringsplikten som direktiven medger i denna del har för svenskt vidkommande utnyttjats bl.a. för staten (3 § TSL). Staten svarar i stället för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits (15 §).

Genom det femte direktivet görs ett tillägg som innebär att den som ansvarar i stället för en trafikförsäkring skall ersätta inte bara skador orsakade utomlands utan även skada som orsakas inom det egna territoriet. Vidare skall den lista som medlemsstaterna skall upprätta över de personer som undantagits också innehålla information om vem som ansvarar i försäkringsbolagets ställe.

Bestämmelsen i 15 § TSL om statens ansvar i stället för en trafikförsäkring är generell och gäller för skador såväl utomlands som inom landet. Någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del krävs alltså inte. Något lagstöd för att underrätta kommissionen om vem som svarar i ett försäkringsbolags ställe kan inte anses nödvändigt.

Undantaget för vissa fordonsslag

I kommissionens förslag till det femte direktivet om trafikförsäkring fanns en regel med innebörd att möjligheten att föreskriva undantag för vissa fordonsslag helt skulle tas bort. Så blev dock inte fallet. Som ett resultat av förhandlingarna infördes i stället en bestämmelse med innebörd att sådana fordon skall behandlas som oförsäkrade enligt artikel 3.1 i det första direktivet; vidare skall skadeersättningsorganet (hos oss det samlade kollektivet av försäkringsbolag företrätt av Trafikförsäkringsföreningen) i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande garantera ersättningen gentemot skadeersättningsorganet i skadelandet. Detta får alltså en regressrätt. Den tidigare bestämmelsen om krav på grönt kort och gränsförsäkringsbevis har tagits bort.

För svenskt vidkommande har undantaget från trafikförsäkringsplikten för vissa fordonsslag utnyttjats för sådana mopeder som är befriade från registreringsplikt. TSL föreskriver visserligen en försäkringsplikt för alla motordrivna fordon (däribland mopeder) som brukas här i landet (2 §), men trafikskadeersättning utgår inte för utlandsskador. Ersättning för sådana skador täcks i stället av den gränsförsäkring som direktivet hittills föreskrivit.

Direktivet kräver i formell mening inte några lagändringar eftersom frågan om skadeersättningsorganens regressrätt styrs av avtal mellan dessa organ i medlemsstaterna. En rimlig konsekvens av direktivet är dock att man ändrar den bestämmelse i TSL som reglerar trafikförsäkringsskyddet för skador utomlands av de fordon som omfattas av undantaget. Annars skulle de

svenska försäkringsbolagen, företrädda av Trafikförsäkringsföreningen, få ett betalningsansvar för skador orsakade av fordon där trafikförsäkringen inte gäller.

TSL bör därför ändras så att trafikskadeersättning utgår även för person- och sakskada i följd av trafik utomlands med de aktuella fordonsslagen. Innebörden av en sådan ändring blir bara att en svensk som skadas utomlands i följd av trafik med en icke registreringspliktig moped som är normalt hemmahörande här i landet har rätt till ersättning från trafikförsäkringen på samma sätt som om skadan orsakats av ett i Sverige registrerat fordon.

6.6 Ersättningsbelopp

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelser om ersättningsbelopp.

Skälen för bedömningen: Genom det femte direktivet höjs de belopp som en trafikförsäkring minst måste omfatta. Ersättningen för *personskada* måste nu omfatta minst 1 000 000 euro för varje skadelidande. När flera skadelidande är inblandade i en och samma skadehändelse har medlemsstaterna rätt att fastställa ett högsta sammanlagt takbelopp om 5 000 000 euro. För *sakskada* måste ersättningen omfatta minst 1 000 000 euro. Detta gäller liksom tidigare för varje skadehändelse, dvs. oberoende av antalet skadelidande.

Enligt TSL utgår trafikskadeersättning från ett fordon's trafikförsäkring med anledning av en och samma händelse med högst 300 000 000 SEK (i dagsläget drygt 32 700 000 euro), ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår inte beloppet att ersätta var och en som har rätt till ersättning, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som inte får full ersättning nedsätts med samma kvotdel för var och en.

Den beloppsgräns som finns i TSL är sålunda närmare fem gånger högre än det sammanlagda takbelopp som medlemsstaterna har rätt att fastställa enligt direktivet. Trots att de belopp

som anges i direktivet skall ses över för att ta hänsyn till EKPI (se avsnitt 5.6) lär inte beloppen inom överskådlig tid komma att överstiga de som anges i TSL. Det behövs därför inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

6.7 Sakskada orsakad av oidentifierat fordon

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om sakskada orsakad av oidentifierat fordon.

Skälen för bedömningen: Enligt TSL svarar kollektivet av trafikförsäkringsbolag, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen, för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för ett motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. När det gäller personskada avdras ingen självrisk. För sakskada drar man däremot av ett belopp som svarar mot en tjugondel av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, dvs. i dagsläget knappt 2 000 kr.

Trafikförsäkringsdirektiven har hittills inte innehållit någon bestämmelse som begränsar möjligheten att helt eller delvis utesluta ersättning för sakskada orsakad av ett oidentifierat fordon. Det femte direktivet innebär dock att någon begränsning inte får ske om skadeersättningsorganet (hos oss Trafikförsäkringsföreningen) till någon skadelidande från samma skadehändelse har betalat ut ersättning för betydande personskada. En självrisk om högst 500 euro, dvs. i dagsläget drygt 4 500 kr, får dock alltid tas ut.

Den svenska trafikförsäkringen ersätter alltså sakskada som har orsakats av ett oidentifierat fordon, utan annat undantag än avdrag för en självrisk som ligger betydligt under 500 euro. Någon lagändring för att genomföra direktivets bestämmelse i denna del är alltså inte nödvändig.

Emellertid har Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen lämnat in framställningar till Justitiedepartementet med begäran om att bestämmelsen om trafikförsäkring-

ens ansvar för s.k. parkeringsskador skall ses över (se avsnitt 2). Med parkeringsskador avses här saksador som ett oidentifierat fordon åsamkat ett parkerat fordon. I första hand önskar man att ansvaret för dessa skador helt skall lyftas bort från trafikförsäkringen. Denna fråga tas dock inte upp i promemorian.

6.8 Vissa bestämmelser om EES-försäkringsgivare

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om att en representant för en EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet här i landet också får bedriva direkt försäkringsrörelse.

Skälen för bedömningen: Som nämnts under avsnitt 5.8 innebär ändringen av det andra skadeförsäkringsdirektivet att en representant för en EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet här i landet tillåts att bedriva direkt försäkringsrörelse. Det finns i dag inte något förbud häremot i svensk rätt. Någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del är alltså inte nödvändig.

6.9 Passagerares rätt till försäkringskydd då föraren varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om passagerares rätt till försäkringskydd.

Skälen för bedömningen: Som förut nämnts (avsnitt 5.9) innebär ett tillägg till de gällande bestämmelserna att medlemsstaterna skall säkerställa att sådana lagbestämmelser eller villkor i försäkringsavtal anses ogiltiga som undantar en passagerare från försäkringskydd på grund av att denne visste eller borde ha

vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel.

Under förhandlingsarbetet väckte ett antal medlemsstater frågan om detta tillägg skulle riskera att komma i konflikt med nationella bestämmelser om skadeståndsrätt, framförallt möjligheten att jämka ersättningen till den som kan anses ha varit medvållande till skadan. Den allmänna uppfattningen var dock att någon sådan konflikt inte förelåg. I denna del kan följande nämnas.

I de tre första direktiven regleras vilken personkrets och vilken typ av skador som skall omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen. Det finns också bestämmelser om vilka belopp som försäkringen minst måste omfatta. Som EG-domstolen har uttalat¹ syftar inte direktiven om trafikförsäkring till att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning om civilrättsligt ansvar; medlemsstaterna är fria att i nationell lagstiftning bestämma om och i så fall på vilket sätt ett sådant ansvar skall vara förutsättning för att ersättning ur en trafikförsäkring alls skall utgå (strikt ansvar eller ansvar som bygger på vållande). När förutsättningarna för ett sådant ansvar är uppfyllda enligt nationell rätt skall dock detta ansvar omfattas av en försäkring som överensstämmer med direktiven.² Det sagda måste även innebära att de medlemsstater som bestämmer försäkringsersättningen efter skadeståndsrättslig grund också har möjlighet att jämka ersättningen till den som varit medvållande till skadan. En sådan jämkning kan förekomma när en passagerare färdas med en alkohol- eller narkotikapåverkad förare och därvid skadas. För Sveriges del sker detta bara om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan (12 § TSL). Regeln motsvarar vad som gäller för medvållande till personskada enligt allmän skadeståndsrätt (6 kap. 1 § första stycket skadeståndslagen), om den skadelidande i stället för att kräva

¹ Se särskilt mål C-348/98, dom av den 14 september 2000 i mål C-348/98, Vitor Manuel Mendes Ferreira och Maria Clara Delgado Correia Ferreira mot Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (REG 2000, s. I-6711), punkt 23.

² Se punkterna 27-29 i den dom som nämnts i föregående not.

trafikskadeersättning skulle grunda sitt krav på skadeståndsrättsliga regler.

Av ordalagen i det nu aktuella tillägget till det femte direktiven och den femtonde beaktandesatsen till direktivet framgår att detta liksom de tidigare direktiven inte reglerar de förutsättningar som enligt nationell skadeståndsrätt gäller för att skadestånd skall utgå. Den nya bestämmelsen tar endast sikte på försäkringsrättsliga föreskrifter eller försäkringsvillkor som inskränker den rätt som den skadelidande annars skulle ha haft enligt nationella skadeståndsrättsliga principer.

Av det sagda framgår att svensk rätt tillgodoser skadelidande passagerares rätt i enlighet med direktivets bestämmelse. Någon lagändring med anledning av denna är alltså inte nödvändig.

Som nämnt har Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen lämnat in framställningar till Justitiedepartementet med begäran att TSL:s bestämmelse om jämkning av ersättning till den förare som gjort sig skyldig till rattfylleri skall ses över (se avsnitt 2). Enligt framställningarna bör det bli lättare att jämka ersättningen i dessa fall. Denna fråga behandlas i avsnitt 7–11 nedan.

6.10 Utvidgning av kretsen ersättningsberättigade

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om utvidgning av kretsen ersättningsberättigade.

Skälen för bedömningen: Som framgått av det föregående (avsnitt 5.10) har trafikförsäkringsdirektiven hittills endast inneburit en skyldighet att införa regler om obligatorisk försäkring för skada som åsamkas passagerare i trafikförsäkringspliktiga fordon. Direktiven föreskriver alltså ingen skyldighet för medlemsstaterna att införa regler som ger ett sådant skydd åt förare eller de personer som skadas utanför fordonen.

Det femte direktivet innebär att trafikförsäkringen även skall omfatta personskador och sakskador som drabbar sådana perso-

ner, exempelvis fotgängare och cyklister, i den mån dessa är berättigade till ersättning enligt den civilrättsliga lagstiftningen i medlemsstaten. I Sverige har trafikförsäkringen redan ett sådant ansvar. Det behövs därför inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

6.11 Försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands.

Skälen för bedömningen: Enligt det femte direktivet får inte ett försäkringsbolag utesluta någon från ersättning från en trafikförsäkring enbart av den anledningen att det försäkrade fordonet under perioder av avtalstiden för försäkringen har förts utomlands till andra medlemsstater.

TSL innehåller inga begränsningar av trafikförsäkringens giltighet för de fall som nu är aktuella. Vidare föreskriver lagen att den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning utöver vad lagen anger får inskränkas endast på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen och som enligt försäkringsavtalslagen (2005:104) kan medföra begränsning av försäkringsgivarens skyldighet att utge försäkringsbelopp (17 §). Att det försäkrade fordonet under perioder av avtalstiden för försäkringen har förts utomlands till andra medlemsstater är inte ett förhållande som kan påverka försäkringsbolagets ansvar enligt denna paragraf. Någon lagändring med anledning med anledning av direktivets bestämmelse i denna del behövs alltså inte.

6.12 Bestämmelser för att underlätta privatimport

Förslag: Försäkringsrörelselagen och lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige ändras så att försäkringsbolag som är verksamma här i landet kan meddela trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som importeras till Sverige från ett annat land inom EES även för transporten hit. I TSL införs en motsvarande trafikförsäkringsplikt för de aktuella fallen.

Skälen för förslaget: Det femte direktivet om trafikförsäkring innehåller bestämmelser som skall underlätta för den som önskar köpa nya eller begagnade bilar eller andra trafikförsäkringspliktiga fordon i en annan stat inom EES. Med undantag från vad som föreskrivs i det andra skadeförsäkringsdirektivet (artikel 2 d andra strecksatsen) skall, när ett fordon importeras från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen. Detta skall gälla för en period av högst trettio dagar och även om fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

Om köparen skulle underlåta att försäkra fordonet skall skadeersättningsorganet i införselmedlemsstaten (hos oss Trafikförsäkringsföreningen som företrädare för samtliga bolag som har rätt att meddela trafikförsäkring) ansvara för uppkomna skador. Samma ersättningsansvar som i dag gäller enligt 16 § andra stycket TSL skall alltså gälla också för de nu aktuella fallen.

Bestämmelser om i vilket land en risk skall anses belägen finns i försäkringsrörelselagen (1 kap. 9 a §) och lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige (1 kap. 7 §). Enligt den förra lagen skall, när försäkringen avser ett registreringspliktigt fordon, risken anses vara belägen i det land där registrering skall ske. Enligt den senare lagen avses med skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige risk som är hänförlig till ett fordon som har registrerats i Sverige. För att genomföra direktivet i denna del

krävs ändring i båda lagarna. Ändringarna bör utformas i nära anslutning till direktivtexten.

Direktivet reglerar i formell mening bara ett försäkringsbolags möjlighet att meddela försäkring där risken annars skulle anses vara belägen i en annan medlemsstat. Någon ändring i de tidigare direktiven om trafikförsäkring görs alltså inte. Enligt det första trafikförsäkringsdirektivet gäller således fortfarande att varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av en försäkring. Det kunde förefalla som om en ändring i försäkringsrörelsereglerna skulle vara tillräcklig för att genomföra direktivet i denna del. Å andra sidan innebär de nya bestämmelserna om var risken skall anses vara belägen att trafikförsäkring enbart kan meddelas av försäkringsbolag som har tillstånd till det enligt svensk lag. Detta talar för att en ändring även bör göras i TSL:s bestämmelser om trafikförsäkringsplikt. För detta talar även den omständigheten att direktivet föreskriver att skadeersättningsorganet skall ha samma ansvar för de nu aktuella fallen som för övriga fall när ett oförsäkrat fordon orsakar skada. För svenskt vidkommande innebär detta att den ordning som gäller enligt 16 § andra stycket TSL måste göras tillämplig. En naturlig förutsättning för detta ansvar är att det samtidigt råder en trafikförsäkringsplikt. Med hänsyn till det anförda bör TSL ändras så att kravet på trafikförsäkring omfattar också de nu aktuella fallen.

6.13 Intyg om skadefall

<p>Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelser om intyg om skadefall.</p>
--

Skälen för bedömningen: I syfte att underlätta för försäkringstagare att byta försäkringsbolag innehåller det femte direktivet en bestämmelse som innebär att medlemsstaterna skall se till att försäkringstagaren skall ha rätt att när som helst begära intyg om inträffade skadefall som har ersatts av trafikförsäkringen eller om

frånvaron av sådana försäkringsfall. Denna skyldighet skall gälla för åtminstone de senaste fem åren av försäkringsavtalet. Ett sådant intyg skall lämnas inom femton dagar från försäkringstagarens begäran.

Varken TSL eller trafikförsäkringsförordningen innehåller någon bestämmelse som ger en försäkringstagare rätt att få intyg om inträffade skadefall. Även om det saknas anledning att anta att försäkringsbolagen ändå skulle tillmötesgå en begäran om att få ett sådant intyg bör, för att uppfylla direktivet, en särskild bestämmelse härom införas.

Bestämmelser om uppgiftsskyldighet får anses vara av det slag som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen. Sådana föreskrifter skall som regel meddelas genom lag. Det är dock möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i ämnet med stöd av 8 kap. 7 § första stycket 3 (näringsverksamhet) och 11 §, dvs. efter bemyndigande i lag. Direktivets bestämmelser i denna del bör genomföras på det sättet.

6.14 Självrisk

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om självrisk.

Skälen för bedömningen: Hittills har det inte funnits något hinder i gemenslagslagstiftningen för försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring att tillämpa bestämmelser om självrisk. Nu införs dock en särskild bestämmelse som innebär att självrisk inte får tillämpas gentemot den skadelidande. Som framgått av avsnitt 5.14 är dock bestämmelsen endast avsedd att tillämpas på ersättning som betalas till tredje man. Enligt vad som uttryckligen angetts i kommissionens motiv och vidare förts fram vid förhandlingarna mellan medlemsstaterna skall den alltså inte hindra att självrisk föreskrivs i förhållandet mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren. Självrisk får också tillämpas i fråga

om ersättning för skador orsakade av oförsäkrade eller oidentifierade fordon (se avsnitt 5.7).

Enligt 21 § TSL får i avtal om trafikförsäkring göras förbehåll om rätt för försäkringsbolaget att kräva utgiven ersättning åter från försäkringstagaren intill det belopp som denne har åtagit sig att stå självrisk. Förbehåll om rätt till sådant återkrav får för fysiska personer göras gällande med högst en tiondel av det prisbasbelopp enligt lagen (1962:381) som gäller för det år skadehändelsen inträffar. För juridiska personer finns ingen sådan gräns angiven.

Eftersom direktivet således inte avser att reglera den självrisk som kan tas ut av försäkringstagaren – oberoende av om denne är skadelidande – krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse i denna del.

6.15 Direktkrav

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om direktkrav.

Skälen för bedömningen: Av artikel 4 i det femte direktivet följer att varje medlemsstat skall se till att skadelidande vid olyckor som omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsbolag som skall betala ersättningen för den skada som uppkommit. Den skadelidande skall alltså inte först behöva rikta ett anspråk mot den som kan anses vara skyldig att utge ersättning på skadeståndsrättslig grund.

Enligt TSL riktas anspråk på trafikskadeersättning direkt mot det ansvariga försäkringsbolaget, oavsett om det föreligger något skadeståndsansvar för inträffad skada. Försäkringen är således frikopplad från skadeståndsrättens ansvarsregler. Direktivets föreskrift, som har praktisk betydelse i länder där trafikförsäkringen till skillnad från i Sverige utgör en sorts ansvarsförsäkring, är sålunda redan genomförd för Sveriges vidkommande. Någon harmonisering av de närmare förutsättningarna för direktkrav är

inte avsedd. Det behövs alltså inte någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

6.16 Underrättelse om skaderegleringen m.m.

Förslag: Regeringen skall bemyndigas att meddela föreskrifter om underrättelseskyldighet. I övrigt behövs inga lagändringar med anledning av direktivets bestämmelser i denna del.

Skälen för förslaget: Vissa av bestämmelserna i det fjärde trafikförsäkringsdirektivet, som hittills gällt endast för gränsöverskridande fall, har nu getts ett generellt tillämpningsområde. Detta gäller bl.a. bestämmelserna om ett försäkringsbolags skyldighet att underrätta den skadelidande om skaderegleringen. De innebär följande.

Inom tre månader från det att den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk skall försäkringsbolaget lämna ett ”motiverat ersättningsanbud” (artikel 4.6 a). När bolaget bestrider ansvar, ansvaret inte har fastställts eller ersättningen inte har beräknats fullständigt skall försäkringsbolaget inom samma tid lämna ett ”motiverat svar på vad som anförts i anspråket” (artikel 4.6 b). I det följande används uttrycket ”motiverat besked om ersättning” som en gemensam benämning för den skyldighet som ett försäkringsbolag sammantaget har enligt dessa artiklar. – Bestämmelserna skall tillämpas även för skador som har orsakats av fordon som är registrerade i ett annat land, dvs. hos oss när Trafikförsäkringsföreningen träder in och betalar den ersättning som vid skaderegleringen fallit på ett utländskt fordon.

Allmänna regler om skaderegleringen, som gäller också för trafikförsäkringens del, finns i 7 kap. 1–3 §§ försäkringsavtalslagen (2005:104); de är tillämpliga också när trafikförsäkringen utgör en företagsförsäkring (8 kap. 19 §). I 7 kap. 1 § första stycket sägs att ett försäkringsbolag som har fått underrättelse om ett försäkringsfall utan uppskov skall vidta de åtgärder som behövs för att skadan skall kunna regleras; skaderegleringen skall ske skyndsamt och med beaktande av den försäkrades och annan

skadelidandes behöriga intressen. I andra stycket anges bl.a. att försäkringsersättning som inte avser periodiska utbetalningar som huvudregel skall betalas senast en månad efter det att den ersättningsberättigade har anmält försäkringsfallet och lagt fram den utredning som skäligen kan begäras för att fastställa betalningsskyldigheten. I tredje stycket tilläggs att om den som gör anspråk på försäkringsersättning uppenbarligen har rätt till åtminstone ett visst belopp, skall detta genast betalas ut i avräkning på den slutliga ersättningen. Reglerna är tvingande. Det finns inga bestämmelser om underrättelse till den skadelidande för den händelse ett besked om försäkringsersättning inte kan lämnas inom föreskriven tid.

Enligt vad som angavs i motiven när det fjärde trafikförsäkringsdirektivet genomfördes³ bör bestämmelserna i det direktivet om motiverat besked om ersättning inte uppfattas så att de tar sikte på tiden för själva skaderegleringen. Det finns inte anledning att göra någon annan bedömning när bestämmelserna nu getts ett vidare tillämpningsområde.

För att genomföra direktivet i denna del behövs det en uttrycklig bestämmelse om försäkringsbolagens skyldighet att underrätta om skaderegleringen. På motsvarande sätt som vid genomförandet av det fjärde direktivet bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela de föreskrifter som behövs.

Särskilt om dröjsmålsränta

Till de bestämmelser i det fjärde direktivet om underrättelseskyldighet som nu getts ett generellt tillämpningsområde hör även en bestämmelse om dröjsmålsränta. Även beträffande sådana fall som inte har något gränsöverskridande inslag skall medlemsstaterna således anta bestämmelser som säkerställer att ränta utgår på det ersättningsbelopp som den skadelidande er-

³ Se prop. 2001/02:133 s. 31 f.

bjuds av försäkringsbolaget eller tillerkänns av domstol ifall ”inget anbud lämnas inom tremånadersfristen” (artikel 4.6 b).

Som har nämnts ovan förfaller som regel ett anspråk på försäkringsersättning till betalning en månad efter det att försäkringsfallet anmäldes och nödvändig utredning lagts fram. I 7 kap. 1 § sägs vidare att försäkringsbolaget skall betala ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635), om inte betalning sker i tid. Förfallodagen får enligt motiven till lagen beräknas i enlighet med bestämmelsen i 4 § tredje stycket räntelagen.⁴

Som angetts i regeringens proposition vid genomförandet av det fjärde trafikförsäkringsdirektivet skulle bestämmelsen om dröjsmålsränta, sedd enbart till ordalydelsen (närmast ordet ”anbud” i sista meningen av artikel 4.6 b), kunna tolkas så att den kräver att dröjsmålsränta skall utgå för samtliga fall där ett försäkringsbolag inte har avslutat skaderegleringen inom tre månader efter det att den skadelidande har framställt sitt ersättningsanspråk, alltså oberoende av om fordran enligt vad som sagts ovan har förfallit till betalning eller ej.⁵ Om direktivet gavs en sådan tolkning, skulle emellertid ett försäkringsbolag vara skyldigt att betala dröjsmålsränta när t.ex. skälet till att skadan inte har reglerats och ett sådant anbud inte har lämnats är att den skadelidande inte har lagt fram sådan utredning som han eller hon är skyldig att göra. Som framhållits i den nämnda propositionen är det dock inte rimligt att tolka direktivet på detta sätt. Riksdagen har anslutit sig till denna uppfattning. Direktivet bör uppfattas så att en grundläggande förutsättning för att dröjsmålsränta skall utgå är att fordran på försäkringsersättning, enligt de nationella bestämmelser som är tillämpliga, har förfallit till betalning. En sådan tolkning har för övrigt stöd av ingresspunkt 19 till det fjärde direktivet som anger att ett genomförande kan ske genom en hänvisning till nationella bestämmelser om dröjsmålsränta om sådana finns.

Slutsatsen blir att det inte behövs någon lagändring för att genomföra direktivet i denna del.

⁴ Prop. 2003/04:150 s. 445. jfr s.1070.

⁵ Se prop. 2001/02:133 s. 32 f.

6.17 Informationscentrum

Bedömning: Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelse om informationscentrum.

Skälen för bedömningen: Som redovisats under avsnitt 5.17 krävde det system med skaderegleringsrepresentanter som infördes genom det fjärde direktivet om trafikförsäkring att de skadelidande på ett enkelt sätt skulle kunna få tillgång till viss grundläggande information för att kunna initiera skaderegleringen, exempelvis uppgifter om vilket bolag som meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon. I detta syfte inrättades ett system med s.k. skaderegleringsrepresentanter.

Det fjärde trafikförsäkringsdirektivet var alltså vid tillkomsten begränsat till skador som inträffat utanför bosättningslandet. Detta medförde att skyldigheten att tillhandahålla uppgifter om svenska förhållanden endast skulle behöva gälla till förmån för utländska skadelidande. På motsvarande sätt skulle uppgiftsskyldigheten om utländska förhållanden endast behöva gälla till förmån för den som är bosatt här i landet. Vid genomförandet av det direktivet ansåg dock regeringen att det saknades bärande skäl för att i nationell lag begränsa skyldigheten på det sättet. Bestämmelserna om informationsskyldighet utformades därför på ett sådant sätt att de gäller för var och en.⁶

Eftersom de svenska bestämmelserna om informationscentrum således redan getts ett generellt tillämpningsområde behövs det inga lagändringar med anledning av de nya bestämmelserna i det femte direktivet.

6.18 Information om de nya reglerna

För att de nya reglerna skall få genomslag i praktiken och kunna utnyttjas av skadelidande i så stor utsträckning som möjligt är det angeläget att klar och tydlig information om reglerna sprids i

⁶ Se prop. 2001/02:133 s. 45 f.

anslutning till att de skall börja tillämpas. Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen har under hand upplyst att de har för avsikt att informera om reglerna.

DEL II JÄMKNING AV
TRAFIKSKADEERSÄTTNING VID
RATTFYLLERI

7 Jämknings av trafikskadeersättning vid rattfylleri – nuvarande förhållanden

För personskada eller sakskada som uppkommer till följd av trafik med motordrivna fordon betalas trafikskadeersättning enligt TSL. Även om det sällan finns någon anledning till det har den som drabbas av en sådan skada också möjlighet att i stället kräva skadestånd av någon som är ansvarig för skadan.

Trafikskadeersättning bestäms enligt samma regler som gäller för skadestånd. När det gäller personskada omfattar således ersättningen sjukvårdskostnad och andra kostnader för den skadelidande, inkomstförlust, fysiskt och psykiskt lidande av övergående natur (sveda och värk) eller av bestående art (lyte eller annat stadigvarande men) samt särskilda olägenheter till följd av skadan (5 kap. 1 §). Skadestånd med anledning av sakskada omfattar ersättning för sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, annan kostnad till följd av skadan samt inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet (5 kap. 7 §).

Den som har rätt till skadestånd och trafikskadeersättning på grund av personskada har ofta rätt till ersättning även från den allmänna försäkringen. Sådan ersättning utgår oberoende av om det finns en rätt till skadestånd eller trafikskadeersättning. Något bör sägas om vad detta försäkringsskydd innebär.

Rätten till ersättning grundas enligt socialförsäkringslagen (1999:799) på bosättning eller förvärvsarbete i Sverige. Förmåner vid sjukdom och invaliditet bestäms bl.a. i lagen (1962:381) om allmän försäkring. Sådana förmåner är dels socialförsäkringsförmåner (bl.a. sjukpenning och sjukersättning), dels anställningsförmåner (bl.a. sjuklön och ersättningar från försäkringar som arbetsgivaren har bekostat).

För den som till följd av sjukdom eller skada har förlorat inkomst av förvärvsarbete utgår ersättning från arbetsgivaren genom sjuklön för de två första veckornas inkomstbortfall. Därefter inträder rätt till sjukpenning, som omprövas med jämna mellanrum. Om det därvid skulle komma fram att det är fråga om en mer varaktig nedsättning av arbetsförmågan utgår i stället sjukersättning eller, för den som är mellan 19 och 30 år, aktivitetsersättning. För den som haft förvärvsinkomst är sådan ersättning inkomstrelaterad, men utgår för övriga fall som en garantiersättning.

Sjuklön och sjukpenning utgår med 80 procent av den skadades sjukpenninggrundade inkomst (den årliga inkomst som en försäkrad kan antas komma att tills vidare få för eget arbete här i landet). Inkomstrelaterad sjukersättning och aktivitetsersättning utgår med ett lägre belopp, 64 procent av antagandeinkomsten (den försäkrades på visst sätt beräknade bruttoårsinkomst ett visst antal år bakåt i tiden, den s.k. ramtiden). Såväl sjukpenning som sjukersättning/aktivitetsersättning är maximerad till 7,5 gånger prisbasbeloppet, dvs. i dagsläget 295 500 kr. Aktivitetsersättning i form av garantibelopp uppgår till mellan 2,10 – 2,35 gånger prisbasbeloppet beroende på den skadades ålder. Sjukersättning i form av garantibelopp uppgår till 2,40 gånger prisbasbeloppet.

Sammanfattningsvis är alltså skyddet lägst för de som av olika anledningar ännu inte kommit in i förvärvslivet och fått en inkomst som ersättningen kan baseras på. Ersättning i form av garantibelopp utgår således för närvarande med mellan 82 000 kr och 94 000 kr.

Många löntagare har dessutom ett kompletterande skydd genom avtalsförsäkringar som arbetsgivaren betalar för. Avtalsgruppsjukförsäkringen (AGS) gäller för arbetare inom enskild sektor (privata och kooperativa företag). Inom kommuner och landsting finns en motsvarande försäkring, kallad AGS-KL. För privatanställda tjänstemän utgår kollektivavtalad sjuklön samt ITP-sjukpension (industrins och handelns tilläggspension). Även statsanställda får kompletterande ersättning enligt allmänt löne- och förmånsavtal. LO-kollektivet saknar dock sådana försäkringar såvitt gäller sjukförsäkring.

Härutöver kan den skadelidande ha privata sjuk- och olycksfallsförsäkringar.

När man på detta sätt har rätt till ersättning från olika håll samtidigt med trafikskadeersättning skall tillämpas de s.k. samordningsbestämmelser som finns i skadeståndslagen (5 kap. 3 §). Detta innebär att trafikskadeersättningen bestäms till ett belopp som motsvarar skillnaden mellan den totala uppskattade inkomsten och vissa uppräknade förmåner som den skadelidande har rätt att få, bl.a. ersättning från den allmänna försäkringen och avtalsförsäkringar. Förmånerna avräknas alltså från ersättningen från trafikförsäkringen.

Ersättning från den allmänna försäkringen kan inte jämkas.

Jämkning av ersättningen

En grundläggande princip i svensk skadeståndsrätt är att den som tillfogas en skada skall ha full ersättning för skadan. Vissa undantag förekommer emellertid. Det viktigaste är att ersättningen kan jämkas på grund av medvällande på den skadelidandes sida.

Före år 1976 kunde ersättning för såväl sak- som personskada jämkas om den skadelidande medverkat till sin skada genom vårdslöshet. Normalt jämkades ersättningen vid varje oaktsamhet av den skadelidande. Jämkning skedde med viss kvotdel efter vad som var skäligt med hänsyn till graden av skuld på skadevållarens och den skadelidandes sida. Dessa medvällandebestämmelser ansågs stämma överens med allmänna rättvisesynpunkter. Även preventionstanken tillmättes stor betydelse.

I början av 1970-talet kunde man i rättspraxis märka en tendens till en mildare bedömning av den skadelidandes medvällande i fråga om personskada, bl.a. vid trafikolyckor.¹ De nya medverkansbestämmelser i skadeståndslagen och TSL som blev resultatet av 1975 års reform innebar närmast att en rättsutveckling som redan var på gång kom att fullföljas. De medförde dock en väsentlig förbättring av den skadelidandes ställning vid personskada på ett sätt som saknade motstycke internationellt sett. Enligt de ändrade bestämmelserna, vilka alltjämt är gällande

¹ Jfr HD:s uttalanden i NJA 1979 s. 129. Se även Bengtsson, Om jämkning av skadestånd (1982) s. 46 ff.

(6 kap. 1 § skadeståndslagen och 12 § TSL) kan skadestånd respektive trafikskadeersättning med anledning av personskada jämkas bara om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan jämkas även om vårdslösheten inte kan betecknas som grov. Efterlevande till den som omkommit får alltid full ersättning enligt de särskilda reglerna i 5 kap. 2 § SkL utom när denne medverkat uppsåtligt – alltså i självmordsfall. Eftersom trafikförsäkringen ju samtidigt utformades som ett skydd även för förare i det försäkrade fordonet kan efter reformen också denne åberopa de förmånliga reglerna t.ex. vid singelolyckor. När det gäller sakskada kan däremot jämkning ske, så snart vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Närmare om den särskilda jämningsbestämmelsen vid rattfylleri

I propositionen (1975/76:15) med förslag till TSL föreslogs inte någon särbestämmelse om jämkning vid rattfylleri, lika litet som i det betänkande av Trafikskadeutredningen som förslaget byggde på (SOU 1974:87). Ett av de skäl som anfördes mot en sådan särordning var att man borde hålla isär ersättningsfrågan och den kriminalpolitiska frågan om lämpliga och effektiva sanktioner mot lagöverträdare. Under remissbehandlingen stöddes utredningens ståndpunkt för övrigt av flertalet remissinstanser.

I riksdagen väcktes dock motioner om ändring av jämningsbestämmelsen som skulle möjliggöra jämkning av personskadeersättning också när den skadelidande gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Enligt Lagutskottet var det en viktig uppgift för lagstiftaren att i möjligaste mån motverka att alkoholpåverkade personer framför motorfordon. Ett visst ingrepp i ersättningsreglerna kunde därvid enligt utskottet inte fränkännas preventiv verkan. Samtidigt uttalade utskottet att det inte kunde komma i fråga att tillåta jämkning enbart av det skälet att den

skadelidande gjort sig skyldig till brott.² Lagutskottet föreslog mot denna bakgrund de särbestämmelser i skadeståndslagen och TSL som utgör gällande rätt och som innebär att ersättning till förare som gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan jämkas även om vårdslösheten inte kan betecknas som grov. Riksdagen beslöt i enlighet med detta med knapp majoritet – 158 röstade för utskottets förslag, 156 röstade mot och tre avstod.

Att en person druckit alkohol utgör alltså inte i och för sig någon grund för att jämka skadeståndet. Det måste visas att han också har kört vårdslöst och att detta är orsaken till en inträffad trafikolycka. Det räcker med ringa vårdslöshet; det torde vidare knappast krävas att den kan konstateras ha samband med förarens alkoholpåverkan, även om rättsläget inte är helt klart på denna punkt.³ Att säkert slå fast ett sådant samband är i alla händelser svårt.

Hur skall jämkning ske?

Reglerna i 12 § TSL och 6 kap.1 § innebär alltså olika förutsättningar för jämkning vid personskada och vid sakskada. När det konstaterats att förutsättning för jämkning föreligger skall enligt de likalydande bestämmelserna i 6 kap. 1 § skadeståndslagen och 12 § TSL jämkning ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Detta innebär att inte skuldgraden på ömse sidor blir ensamt avgörande, vilket i princip gällt enligt tidigare regler;⁴ även andra omständigheter, framförallt parternas ekonomiska förhållanden, kan vägas in i bedömningen.

Som framgår av lagtexten utgör inte trafiknykterhetsbrottet en självständig orsaksfaktor som i sig kan medföra jämkning. Förarbetena tyder också på att brottet i sig inte är en sådan övrig

² Se LU1975/76:3 s. 24 f.

³ Se Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen – en kommentar (2002) s. 306 med hänvisningar.

⁴ Några sådana jämförelser kunde dock inte ske, när skadeståndsskyldighet enligt äldre rätt förelåg på grund av strikt ansvar eller endast presumerat vållande på den ansvariges sida.

omständighet som enligt paragrafen skulle kunna påverka jämningsgraden till den skadelidandes nackdel. Föreskriften om hänsynstagande till övriga omständigheter var sålunda i första hand avsedd att utnyttjas i den skadelidandes intresse.⁵

Före 1975 års reform jämkades ersättningen regelmässigt med kvotdel till 2/3, 1/2 eller 1/3. I anslutning till det sociala synsätt som präglade de nya ersättningsreglerna enades emellertid försäkringsbolagen så småningom om att delvis frångå den renodlade kvotdelsjämkningen vid personskada. Inom dåvarande FSAB (Försäkringsbranschens Service AB) utarbetades sålunda en promemoria i syfte att ge försäkringsbolagen rekommendationer till hjälp för skaderegleringen (PM 78-03). Enligt promemorian borde ersättning för ideell skada kunna jämkas strikt efter den jämningsgrad som fastställts. Ersättning för kostnader ansågs däremot som huvudregel inte böra jämkas. Beträffande ersättning för inkomstförlust föreslogs i promemorian en särskild garantiregel, kallad 90-procentregeln, som var avsedd att förhindra att den sociala tryggheten äventyrades för den skadelidande och hans familj; ersättning skulle alltid utgå så att den tillsammans med den skadelidandes inkomst och förmånerna från det allmänna m.m. motsvarande minst 90 procent av den inkomst den skadelidande skulle ha uppburit som oskadad upp till 7,5 prisbasbelopp, oavsett vilken jämningsgrad som tillämpades beträffande övriga ersättningsposter. Anledningen till att man angav ersättningsnivån till just 90 procent var att ersättningen ur den allmänna försäkringen (sjukpenningen) då låg på den nivån.

Denna regel har sedermera tillämpats av Trafikskadenämnden och i försäkringsbolagets skadereglering också sedan sjukpenningen sänkts efter det regeln börjat tillämpas; i enlighet med förslag av en tillsatt arbetsgrupp beslöt trafikskadenämndens råd år 1996 att regeln skulle behållas. Det återopades att ersättningsnivåerna i socialförsäkringsystemet kunde väntas bli höjda så snart landets ekonomi tillät det och att regeln tillämpades i mycket få fall per år.

⁵ Se särskilt prop. 1975:12 s. 173 f, om motsvarande formulering i SkL.

Vägledande domstolspraxis om hur jämkning sker vid trafikskador saknas när det gäller både rattfyllerifall och andra situationer där jämningsregeln tillämpas.⁶

För en jämförelse kan nämnas hur motsvarande jämningsfråga bedöms i annan nordisk rätt.

I *Danmark* är läget speciellt genom att ansvarsförsäkringen för motorfordon inte täcker förarens skada; frågan om medverkan uppkommer därför bara vid skadeståndskrav mot annan. Här gäller att skadeståndet kan jämkas eller falla bort vid uppsåt eller grov vårdslöshet i händelse av personskada, medan vid sakskada jämkning kan ske vid varje medvällande (faerdselloven §§ 101 och 103).

I *Finland*, där trafikförsäkringen skyddar även föraren, gäller som huvudregel vid personskada att grov vårdslöshet kan medföra att ersättning nedsätts eller förvägras enligt en skälighetsbedömning, medan vid sakskada ersättningen kan nedsättas efter skälighet med hänsyn till den skadelidandes skuld och övriga omständigheter. Har en förare lidit personskada under påverkan av en alkoholhalt till minst 1,2 promille⁷ eller annars under sådan påverkan av alkohol eller annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt, betalas ersättning från fordonets trafikförsäkring bara av särskilda skäl. Har en förare annars lidit personskada under sådan påverkan kan ersättningen nedsättas beroende på vilken andel han hade i skadan.

I *Norge*, där likaså försäkringsskyddet omfattar föraren, gäller enligt § 7 bilansvarsloven den allmänna regeln om att skadeståndet vid uppsåt eller oaktsamhet hos den skadelidande kan nedsättas eller falla helt bort, om inte "skadelidaren kan leggjast berre lite til last"; skadeståndet skall bedömas efter "åtferda på kvar side" och omständigheterna i övrigt. Särskilda regler gäller bl.a. när föraren var påverkad av alkohol eller andra berusningsmedel. Han kan då få ersättning bara om särskilda skäl talar för det. Detta gäller dock inte i den mån man "må leggja til grunn" att skadan skulle ha skett också om han inte hade varit påverkad

⁶ Jfr om (tidigare) jämningspraxis Bengtsson, Om jämkning av skadestånd (1982) s. 130 f.

⁷ Härmed likställs 0,53 mg alkohol per liter i utandningsluft.

på detta vis. Hade han större alkoholkoncentration i blodet än 0,5 promille⁸ eller en alkoholmängd i kroppen som kan medföra så stor koncentration, räknas skadan under alla förhållanden som orsakad av alkoholpåverkan vid regelns tillämpning.

⁸ Härmed likställs en större alkoholkoncentration i utandningsluft än 0,25 mg per liter luft.

8 Framställningar om en översyn

Sveriges Försäkringsförbund har begärt att nuvarande bestämmelser om jämkning av personskadeersättning inom trafikområdet ändras så att jämkning skall kunna ske i alla de situationer då det konstateras att föraren varit rattonykter vid olyckstillfället, alltså även om han eller hon inte på något sätt varit vållande. Vidare har framförts att jämkningen som sådan bör gå längre än i dag, så att en rattfull förare inte får mer i ersättning än den som är hänvisad enbart till den allmänna försäkringen. Liknande synpunkter har framförts av Trafikförsäkringsföreningen.

Enligt Sveriges Försäkringsförbund föreligger det ett gemensamt intresse hos staten och försäkringsbranschen att minimera det lidande och de kostnader som alkohelpåverkade förare orsakar. Ett viktigt inslag i dessa strävanden bör enligt förbundet vara att dagens regelverk om trafikskadeersättning ses över. Framställningen får anses innefatta även de motsvarande bestämmelserna i skadeståndslagen. Det kan enligt förbundet inte anses vara acceptabelt att en person som har gjort sig skyldig till ett så allvarligt brott som rattfylleri kan få ojämkad ersättning för sin personskada. För att tydliggöra att samhället inte accepterar alkohol i samband med bilkörning måste enligt förbundet jämkning av ersättningen kunna ske i alla de situationer då det konstaterats att föraren varit rattfull. Det skall alltså inte krävas bevisning om att en rattfull förare genom vårdslöshet bidragit till skadan. Man anser också att det utifrån det allmänna rättsmedvetandet är svårt att motivera att den som varit rattfull och skadats i trafiken i ersättningshänseende skall behandlas förmånli-

gare än den som skadas på annat sätt och därför är hänvisad till vad som utgår ur den allmänna försäkringen.

Lagutskottet har vid flera tillfällen under senare år (1998/99:LU19, 2002/03 LU5 och 2003/04:LU9) ansett det angeläget att bestämmelserna ses över. Därvid har framhållits att det av många skäl – inte minst hänsyn till det allmänna rättsmedvetandet – fanns anledning att ifrågasätta om nuvarande regler var helt tillfredsställande. Utskottet har i det senaste betänkandet ansett att frågan bör diskuteras inom ramen för genomförandet av det femte direktivet om trafikförsäkring som den hade ett nära samband med.

Under 1999 höll Justitiedepartementet en hearing i frågan om behovet av ändrade jämningsbestämmelser på området. Till hearingen bjöds ett antal myndigheter, organisationer m.fl. in för att lämna synpunkter. Utfallet var blandat. Samtidigt som etiska synpunkter och hänsyn till det allmänna rättsmedvetandet åberopades som skäl för en strängare jämningsbestämmelse, åberopades från flera håll bl.a. att de sociala och humanitära hänsyn som ligger bakom den gällande ordningen som skäl mot en ändring.

9 Åtgärder mot trafiknykterhetsbrott

Rattfylleri utgör i dag en av de största riskfaktorerna i trafiken. Varje års skadas och dödas ett stort antal personer på grund av rattfylleriet. Under en lång rad år har det vidtagits åtgärder för att skärpa kraven på nykterhet i trafiken och minska rattfylleribrottsligheten.

Den 1 januari 1990 sänktes straffbarhetsgränsen för rattfylleribrottet från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet och trafiknykterhetsbrotten delades in i svårhetsgraderna rattfylleri och grovt rattfylleri. Genom de förändringar som trädde i kraft den 1 januari 1994 skärptes även lagstiftningen för grovt rattfylleri. Gränsvärdet sänktes från 1,5 till 1,0 promille och maximistraffet höjdes från ett till två års fängelse. - Den 1 juli 1999 ändrades lagstiftningen för s.k. drograttfylleri genom att det infördes en nollgräns för narkotika i trafiken.

Även bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken ändrades den 1 januari 1994. Straffmaximum för grovt brott höjdes till sex års fängelse för vållande till annans död och till fyra års fängelse för vållande till kroppsskada eller sjukdom. Ändringen innebar även att, om någon vid förande av motorfordon gjort sig skyldig till vållande till annans död under påverkan av alkohol eller något annat medel, skall detta särskilt beaktas vid bedömning av om brottet är grovt. Motsvarande gäller vid brottet vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Även under senare tid har flera lagstiftningsåtgärder vidtagits. Den 1 januari 2005 trädde således bestämmelser i kraft som gör

det lättare för polisen att förhindra trafiknykterhetsbrott.¹ Enligt de nya bestämmelserna har en polisman rätt att omhänderta bilnycklar eller, om så krävs, själva fordonet för att förhindra en person från att köra berusad.

Det sker vidare en översyn av trafikbrottslagens förverkandebestämmelser i syfte att underlätta för polis, åklagare och domstol att ta i beslag och förverka bilar – särskilt sådana som utgör en trafikfara – vilka har använts vid bl.a. trafiknykterhetsbrott. (Se Ds 2004:24, Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet.)

Enligt SOU 2005:72 har Alkolåsutredningen framlagt ett delbetänkande med en rad förslag främst med syfte att förhindra rattfylleri. Bl.a. föreslås åtgärder för ökad acceptans för och användning av alkolås och krav på alkolås för personer med alkoholproblem och rattfyllerister. Vissa konkreta förslag anser utredningen kunna genomföras omgående. Av särskilt intresse i detta sammanhang är att utredningen vill avskaffa nuvarande regel om trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva genom oaktsamhet medverkat till sin skada. I betänkandet kritiserar dels att både TSL och SkL i detta läge ibland ger föraren rätt till ojämkad ersättning, dels den förut omtalade 90-procentregeln som tillämpas i praxis. Enligt utredningen borde ersättningsreglerna i dessa fall ändras så att de stämde med principen att samhället klart tar avstånd från användning av alkohol i trafiken. Det framhålls som stötande att en förare får högre ersättning om han på detta sätt bryter mot grundläggande normer än den som skadas i annat sammanhang, t.ex. genom att cykla omkull. Någon risk för att drabbas av jämkning skulle en förare inte utsätta sig för om han körde en bil försedd med alkolås. Ändringen borde emellertid göras oberoende av om – som utredningen föreslog – alkolås i nya bilar blev obligatoriska.

I betänkandet (SOU 2006:12) Rattfylleri och sjöfylleri har Rattfylleriutredningen lagt fram vissa förslag rörande påföljdsval

¹ Se härom prop. 2003/04:159, bet. 2004/05:JuU3.

för rattfylleri samt andra åtgärder för att komma tillrätta med trafiknykterhetsbrottsligheten. Ersättningsfrågor behandlas inte.

10 Överväganden

Bedömning och förslag: Vissa skäl kan tala för att ge trafiknykterhetsbrottet större betydelse än för närvarande enligt reglerna om jämkning av ersättning i TSL. Att sätta ned ersättningen redan på den grund att den skadelidande har begått ett trafiknykterhetsbrott skulle dock innebära ett alltför stort avsteg från vedertagna ersättningsrättsliga principer och kunde i vissa fall leda till alltför stränga resultat. En rimlig kompromiss är att presumera oaktsamhet hos den rattfulle när han eller hans egendom skadas i samband med färden; ersättningen jämkas om inte presumptionen motbevisas. Vidare bör ett förtydligande tillägg göras i jämningsregeln om att rattfylleribrottet skall beaktas vid den skälighetsbedömning som föreskrivs.

Som framgått av det föregående har under den senaste tiden olika åtgärder vidtagits inom framför allt det straffrättsliga området för att bekämpa trafiknykterhetsbrott. Dessutom övervägs en reglering angående alkolås. Frågan är nu om det finns skäl att vidta ytterligare åtgärder också inom det civilrättsliga området.

Skadestånd och trafikskadeersättning för personskada kan i dag jämkas om den skadelidande uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. För den förare som gjort sig skyldig till rattfylleri kan ersättningen vidare sättas ned så snart föraren genom vårdslöshet har medverkat till skadan, även om vårdslösheten bara är ringa. Vid sakskada tillfogad föraren tillämpas den generella regeln att skadeståndet eller trafikskadeersättningen kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida

har medverkat till skadan. Någon särregel om rattfylleri finns inte vid sådana skador. I båda fallen skall jämkning ske efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Den ändring som Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen nu förespråkar innebär att jämkning av personskadeersättning skall kunna ske i alla de situationer då det konstateras att föraren varit rattfull vid olyckstillfället, alltså även om han eller hon inte på något sätt varit vållande. Man anser också att när jämkning väl kommer i fråga den bör gå längre än i dag, så att en rattfull förare inte får mer i ersättning än den som är hänvisad till den allmänna försäkringen. Det innebär att den i försäkringspraxis tillämpade 90-procentsregeln skall avskaffas. – Alkolåsutredningen har för sin del föreslagit att den rattfulle förare som oaktsamt medverkar till sin egen personskada inte bör få någon ersättning alls enligt TSL eller SkL; däremot sägs inget om reduktion av ersättningen då föraren inte bevisligen kört oaktsamt.

En fråga som kommit i skymundan i diskussionen är hur jämningsfrågan bör lösas när den påverkade föraren drabbats av sakskada – naturligtvis en praktisk situation när han kör sin egen bil. Trafikförsäkringen täcker visserligen inte skada på det försäkrade fordonet och i princip inte heller på egendom tillhörig föraren (se närmare 11 § TSL), men frågan kan uppkomma vid kollision med annat fordon eller när annan än föraren är skadeståndsskyldig på grund av händelsen. Den nuvarande särregeln om rattfylleri tillkom som en reaktion mot förslaget i propositionen om TSL att jämkning vid personskada enbart kunde ske vid grovt medvållande. Att en rattfyllerist skulle få full ersättning trots att han varit oaktsam ansågs stötande.¹ Det fanns då inget skäl att gå in på frågan om medvållande till sakskada, eftersom jämkning vid sådan skada kunde ske vid varje vållande redan enligt propositionen. Om man nu skulle ändra regeln om personskada till den skadelidandes nackdel, innebär det att en rattfyllerist skulle bli sämre ställd när han begär ersättning för skada på

¹ Se LU 1975/76:3 s. 28 f.

hans person än vid skada på bilen. Något sådant skulle stämma illa med de sociala och humanitära hänsyn som ligger bakom medvållandereglererna och bör inte komma i fråga. Konsekvensen blir att man samtidigt skulle ändra också sakskaderegel.

Diskussionen måste alltså gälla också sakskada tillfogad den påverkade föraren. Vidare är att märka att en ändring av TSL:s medvållanderegeln leder till att också bestämmelsen i 6 kap. 1 § SkL måste ändras; som framhölls vid TSL:s tillkomst är detta nödvändigt med hänsyn till det tekniska sambandet mellan lagarna och för att obilliga följder skall undvikas. En rattfull förare som väjer för en oaktsam cyklist och kör i diket bör inte kunna bli bättre ställd om han kräver skadestånd av cyklisten än om han vänder sig mot den egna trafikförsäkringen.

I sammanhanget bör observeras förhållandet till den allmänna försäkringen. Om en skadelidandes arbetsförmåga blir nedsatt till viss del med anledning av en skadehändelse av nu aktuellt slag har den skadelidande, vid sidan av rätten till skadestånd och trafikskadeersättning, rätt till ersättning från den allmänna försäkringen. Genom sjukpenning och – i de allvarliga skadefallen – sjukersättning kompenseras således för en stor andel av de trafikskadade större delen av den inkomstförlust som en personskada föranlett. Det är alltså bara den del som inte ersätts ur den allmänna försäkringen som faller på trafikförsäkringens ansvar. En ändring av reglerna om allmän försäkring kan dock inte komma i fråga i detta sammanhang. Den följande diskussionen utgår från att ersättningen från den allmänna försäkringen bestäms liksom hittills och att en reform av reglerna om personskada bara kan gälla den överskjutande ersättning som utgår från trafikförsäkringen.

Skall ett konstaterat rattfylleribrott i sig utgöra skäl för jämkning?

Till en början uppkommer alltså frågan om trafikskadeersättning eller skadestånd bör jämkas redan på den grund att föraren gjort sig skyldig till rattfylleri, oavsett hur olyckan närmare tillgån. Det är möjligt att en så långtgående reform kan bli kontrover-

siell; vid den nuvarande bestämmelsens tillkomst tog riksdagen bestämt avstånd från en ordning där enbart brottet i sig skulle räcka för jämkning.² Man får emellertid räkna med att inställningen ändrats under de snart 30 år som gått sedan lagstiftningen tillkom. Bl.a. Lagutskottets uttalanden från senare år ger stöd för detta.

Som argument för en skärpt jämningsregel har åberopats att detta skulle utgöra en markering av samhällets avståndstagande mot trafiknykterhetsbrott. Även om en rad åtgärder vidtagits för att skärpa kraven på nykterhet i trafiken och minska rattfylleribrottsligheten, kan en civilrättslig bestämmelse tänkas vara motiverad för att ytterligare motverka denna brottslighet. Man kan visserligen tveka om den preventiva effekten av en skärpt jämningsregeln kan bli så stor vid sidan av andra påföljder som rattfylleribrottet för med sig, såsom straffansvar och mistat körkort. Men en viss verkan kan inte uteslutas, och i alla händelser kan en ändring också av ersättningsreglerna ytterligare inskräpa samhällets stränga hållning till rattfylleri – en synpunkt som också Alkolåsutredningen betonat.

I alla händelser torde det väsentliga skälet för reformkraven ligga på ett annat plan. Det uppfattas allmänt som stötande att en person som begått ett brott av detta slag skulle få en generöst tillmätt kompensation från trafikförsäkringen för sin skada, medan personer som kommer till skada under mindre graverande förhållanden ofta kan få nöja sig med ersättning ur den allmänna försäkringen. Bl. a. synes inte bara framställningen från Försäkringsförbundet och Alkolåsutredningens förslag utan också Lagutskottets uttalanden ge uttryck för en sådan inställning.

Ett annat argument som framförts för en skärpt jämningsregel är att det kan vara besvärligt för försäkringsbolagen att bevisa att den som kört rattfull därutöver genom vårdslöshet har medverkat till den skada som uppstått. Av intresse är här rättsfallet NJA 2000 s. 150, där frågan om jämkning uppkom sedan en person med en alkoholhalt av 2,99 i blodet kört av vägen och skadats svårt. HD uttalade att om en bilförare med hög alkoholkon-

² Se LU 1975/76 s. 28 f.

centration kör av vägen man ofta får utgå från att föraren varit vårdslös, förutsatt att de närmare omständigheterna inte tyder på att det finns någon annan förklaring till olyckan (vilket det fanns i det aktuella fallet). - Även om en sådan presumtion skulle gälla, löser den dock inte bevisproblemen vid lägre alkoholhalt. Dessutom kan omständigheterna växla; det är långtifrån säkert att presumtionen tillämpas vid alla typer av trafikolyckor. Man får alltså räkna med att bevisvärigheterna består också i fortsättningen.

Å andra sidan kan en del invändningar med varierande tyngd framföras mot sådana regler som försäkringsbranschen och Alkolåsutredningen förordat.

Man kan sålunda göra gällande att en civilrättslig bestämmelse inte bör användas för att komma till rätta med brottsliga förfaranden. Men något hinder för detta föreligger inte; just skadeståndsreglerna har ju inte sällan använts i preventivt syfte där inte kriminalisering ansetts som en lämplig eller tillräcklig sanktion. Ett exempel utgör reglerna om skadeståndsansvar på grund av diskriminering i olika sammanhang.

Den invändningen kan också tänkas, att om redan den omständigheten att någon har gjort sig skyldig till rattfylleri skall räcka som jämningsgrund, man måste överväga om inte det samma bör gälla även för andra brottsliga förfaranden i trafiken – t.ex. olovlig körning eller tillgrepp av forskaffningsmedel. I och för sig är detta inte någon orimlig tanke, när det gäller allvarigare brott; Försäkringsförbundet har sålunda i sammanhanget också tagit upp frågan om trafikskadeersättning bör utgå till förare som skadas under färd med stulet fordon, och en liknande regel gäller i norsk rätt (§ 7 bilansvarsloven). Som framgår av fortsättningen, kan man också beträffande andra mera grave-rande trafikbrott diskutera om fullt skadestånd bör utgå till föraren. Emellertid är rattfylleri i speciell grad förbundet med hänsynslös eller i vart fall obetänksam körning, och det är knappast anmärkningsvärt att man särskilt inriktar sig på detta brott i sammanhanget. I varje fall ligger det utanför utrednings-

uppdraget att utvidga jämningsmöjligheterna på det sätt som Försäkringsförbundet varit inne på.

Här kan också nämnas en komplikation i förhållande till EG-rätten. Om redan den omständigheten att ett brott har begåtts skall utgöra tillräckliga skäl för jämkning kunde man göra gällande att samma princip bör tillämpas exempelvis när en passagerare gjort sig skyldig till medhjälp till rattfylleri. En sådan bestämmelse skulle riskera att komma i konflikt med det femte direktivet om trafikförsäkring (se härom ovan avsnitt 6.9). - Att utsträcka regeln till dessa fall är dock inte nödvändigt; passageraren har inte direkt ingripit i körningen på samma sätt som den påverkade föraren.

Det finns emellertid andra och mera vägnande betänkligheter mot att ändra jämningsbestämmelsen på sätt som Försäkringsförbundet föreslagit.

Enligt grundläggande skadeståndsrättsliga principer sker jämkning huvudsakligen i de fall då den skadelidande genom någon form av vårdslöshet har medverkat till skadan (jämkning på grund av medvållande). Det förekommer visserligen situationer där redan den omständigheten att den skadelidande bedriver viss verksamhet – ofta av farligt slag – som innebär strikt ansvar för orsakade skador också anses medföra att han kan få finna sig i att hans skadestånd jämkas. Det anses följdriktigt att denna ansvarsregel slår igenom också när det gäller egen skada som uppkommer till följd av hans verksamhet.³ Sådana resonemang blir dock aktuella huvudsakligen vid annan skada än personskada; där tillämpas i regel SkL:s bestämmelse, varför jämkning förutsätter grovt medvållande. I alla händelser skulle en jämningsregel, som bygger enbart på den omständigheten att föraren har gjort sig skyldig till viss brottslig handling oavsett orsakssamband mellan brottet och skadan, stämma mindre väl med dessa allmänna grundsatser. – Man kan också diskutera hur jämningsgraden skall bestämmas, när inte vållande förekommit hos den skadelidande; liknande problem föreligger dock i de nämnda fall där man jämkar utan att medvållande har förekommit.

³ Se härom Bengtsson-Strömbäck, a.a. s. 317 f.

En annan invändning kan vara att en jämkning redan vid styrkt rattfylleribrott i realiteten blir att betrakta som en livslång extra sanktion för brottet, utöver den som döms ut med tillämpning av gällande straffbestämmelser. Särskilt gäller naturligtvis detta om den jämkade ersättningen avser personskada. En sådan jämningsregel skulle kunna ses som ett påtagligt avsteg från de sociala och humanitära hänsyn som ligger bakom den gällande ordningen, och den kan drabba ekonomiskt svaga skadelidande särskilt hårt. Samtidigt är att märka att den skälighetsbedömning som förekommer vid all jämkning redan i dag ger vissa möjligheter att undvika olyckliga konsekvenser av detta slag, och den borde kunna användas på samma sätt också vid en skärpning av jämningsregeln. För övrigt kan sägas att motsvarande sanktion drabbar också dem som skadas på grund av sin grova vårdslöshet i trafiken (12 § 1 st. första meningen TSL), vare sig de dömts till straff eller ej. En jämkning vid personskada kan alltid medföra problem för den skadade.

Som nyss framhölls kan det ofta stämma illa med ett allmänt rättsmedvetande att en rattfyllerist skulle få ojämkad ersättning för sin skada. Å andra sidan är att märka att tvärtom en jämkning enligt den regel som Försäkringsförbundet föreslagit ibland kan förefalla föga rimlig, i vart fall om man anlägger liknande synpunkter som i andra skadeståndsrättsliga sammanhang. Det kan sålunda verka stötande att sätta ned ersättningen i sådana fall där en annan än den skadelidande varit oaktsam eller rentav grovt vårdslös, medan den skadelidande själv kört oklanderligt – han har t.ex. blivit påkörd bakifrån när han fullt korrekt stannat vid rött ljus i en gatukorsning. Också i detta fall kan visserligen en skälighetsbedömning tänkas hindra mindre rimliga resultat, men redan en jämkning av ersättningen avviker klart från de allmänna principerna inom skadeståndsrätten.

Man kan vidare fråga sig i vad mån det vid jämningsbedömningen kan ha betydelse att den skadelidande genom erlagda trafikförsäkringspremier har betalat för att i händelse av skada få full kompensation. I diskussionen har man i allmänhet bortsett från att det på detta vis är en försäkrad som går miste om sitt

försäkringsskydd. Att någon förverkar sin rätt till försäkringsersättning redan då han begår ett brott, oavsett samband med skadan, stämmer inte med reglerna i den nya försäkringsavtalslagen (NFAL); se bl.a. 4 kap. 5 §, 8 kap. 11 § samt 12 kap. 8 och 9 §§. Å andra sidan innehåller TSL redan nu särregler som avviker från den allmänna lagstiftningen om försäkringsavtal (jfr särskilt 17 §). Om man betonar försäkringsavtalets innehåll kan sägas, att skyddet just i händelse av rattfylleri knappast är något som försäkringstagaren typiskt sett har i tankarna när han tecknar trafikförsäkring. Såvitt framgår av upplysningar från försäkringshåll har också rattfylleririsken ringa betydelse från premiesynpunkt; det är andra överväganden som lett till Försäkringsförbundets framställningar i frågan. En hänvisning till försäkringsrättsliga principer utgör på detta vis en viktig men knappast avgörande invändning mot förslaget.

Som framgår av denna översikt av argumenten kan skäl anföras för en skärpning av reglerna om jämkning av ersättningen till alkoholpåverkade förare. TSL:s regel synes stämma mindre väl med nuvarande inställning till rattfylleribrottet. Å andra sidan kan en så sträng jämningsregel som Försäkringsförbundet föreslår möta invändningar av skilda slag. Till någon del kan visserligen olämpliga eller orimliga konsekvenser förhindras genom att man använder sig av den skälighetsbedömning som gäller enligt TSL och SkL och som får förutsättas bestå också i fortsättningen. Man kan emellertid inte komma ifrån, att en regel om att vissa brott skall inverka på skadeersättningen oavsett orsakssamband med skadan är svår att förena med traditionella skadeståndsrättsliga och försäkringsrättsliga principer och ibland kan leda till stötande resultat särskilt vid personskada. Det synes i varje fall gå för långt att alltid jämka ersättningen vid bevisat rattfylleri, oavsett omständigheterna i övrigt vid skadan.

Vad åter angår Alkolåsutredningens förslag, innebär det att liksom nu full ersättning skulle betalas till den rattfulle föraren så länge oaktsamhet inte är styrkt, medan å andra sidan ingen ersättning alls skulle utgå när han är medvällande till sin skada. Också en sådan ordning stämmer illa med gällande skadestånd-

principer, som innebär att medvällande aldrig utan vidare innebär att rätten till ersättning eller skadestånd förverkas. Skillnaden mellan skadefall där en viss, fast ringa oaktsamhet kan konstateras och andra fall blir markant. Vid låga alkoholhalter kan det också verka strängt att ingen ersättning alls utgår till en behövande skadelidande från en försäkring som han ofta betalat själv. Här kan jämföras med situationen då en bilförare gör sig skyldig till grov vårdslöshet utan att vara alkoholpåverkad, t.ex genom att hålla oförsvarligt hög hastighet; t.o.m. i sådana fall medger TSL och SkL att en jämkad ersättning utgår om han skadas. Sådana synpunkter talar för en mera nyanserad regel än utredningen förordar.

Andra utformningar av jämningsregeln?

Frågan blir då om man på annat sätt kan ändra jämningsreglerna i fråga så att de bättre stämmer med de kritiska resonemang som här har återgetts.

Det kunde verka närliggande att anknyta till de nyss berörda reglerna om *framkallande av försäkringsfallet* i NFAL. Också dessa rör ju rätten till försäkringsersättning vid vissa graverande förhållanden på den försäkrades sida. Bestämmelserna innebär att försäkringsersättningen, fränsett vid uppsåt, kan nedsättas vid grov vårdslöshet hos den försäkrade samt när denne "annars måste antas ha handlat eller underlåtit att handla i vetskap om att detta innebar en betydande risk för att skadan skulle inträffa". Tvingande regler av detta innehåll förekommer både vid konsumentförsäkring (4 kap. 7 §) och vid personförsäkring (utom vid livförsäkring; se 12 kap. 9 §); en dispositiv regel om ansvarsfrihet i dessa fall gäller vid företagsförsäkring (8 kap. 11 §). I varje fall den som kör bil efter en betydande alkoholförtäring kan onekligen sägas ha handlat i vetskap om en betydande skaderisk.

Emellertid kräver dessa regler, på samma sätt som 12 § TSL och 6 kap. 1 § SkL, ett orsakssamband mellan det vårdslösa handlandet och skadan. Om man inför en liknande reglering i TSL skulle detta inte innebära någon skärpning för

rattfylleristens del; tvärtom skulle försäkringsbolaget få styrka den allvarigare vårdslöshet som kommer till uttryck i NFAL:s regler, inte som nu bara ordinär vårdslöshet. En anknytning till dessa bestämmelser utgör alltså inte någon lösning på det problem som diskuterats här.

Vad som däremot kan vara anledning överväga är en *presumption för vållande*, när föraren gjort sig skyldig till rattfylleri. Enligt vad HD konstaterat i det nämnda avgörandet NJA 2000 s. 150 kan man i varje fall vid mera kvalificerat rattfylleri ofta utgå från att han kört oaktsamt. Som nyss framhölls torde en sådan presumtion dock inte gälla alla rattfyllerifall; det är oklart hur man får dra gränsen för regeln. Prejudikatet löser därför inte de bevisproblem som påtalats från försäkringsbranschens sida. Detta skulle däremot ske genom en generell regel av innebörd, att ersättningen till en förare som bevisligen gjort sig skyldig till rattfylleri vid skadefallet skall jämkas, om inte denne visar att han är fri från vållande till skadan.

En sådan regel skulle inte innebära något mera radikalt avsteg från rättsläget, särskilt med tanke på HD:s inställning. Om man anser det sannolikt att den som gör sig skyldig till rattfylleri också kört vårdslöst är det inte anmärkningsvärt om bevisbördan på detta vis läggs på honom. Även när föraren skadats vid trafikolyckan kan man inte komma ifrån att han i allmänhet vet bäst under vilka omständigheter olyckan inträffat, och med ledning av hans upplysningar bör det finnas goda möjligheter att få fram ytterligare utredning om detta. En regel av detta slag innebär samtidigt en klar markering att samhället tar avstånd för alkoholförtäring i samband med bilkörning. Regeln kan visserligen verka sträng när fararens promillehalt är låg – den kanske nätt och jämnt överskrider den tillåtna. Men någonstans måste gränsen gå, och den motsvarar för övrigt vad som gäller enligt 12 § första stycket TSL enligt nuvarande lydelse. Genom att jämkningen skall ske efter en skälighetsbedömning finns dessutom möjlighet att beakta att rattfylleribrottet inte är så allvarligt när ersättningen skall bestämmas.

Ett tänkbart alternativ kunde vara att i stället låta presumtionen avse ett orsakssamband mellan rattfylleribrottet och skadan: föraren skulle för att få full ersättning kunna visa att hans alkohelpåverkan saknat betydelse för olyckan. En något liknande regel gäller som nämnt i norsk rätt. Att konstatera i vad mån en förare skulle ha kört på annat sätt ifall han inte varit påverkad lär emellertid vara ytterligt svårt i praktiken och måste ytterligare komplicera skaderegleringen; regeln riskerar att ge upphov till åtskilliga tvister i jämningsfrågan. Det stämmer vidare bättre med medvållandereglerens uppbyggnad att frågan om vållande här liksom annars får vara avgörande.

Regeln om presumtion för vållande synes alltså vara att föredra, om en ändring i jämningsregeln anses motiverad. Den tillgodoser de flesta rättspolitiska argument som anförts till stöd för en skärpning av medverkansregeln i TSL och SkL, samtidigt som den är bättre förenlig med allmänna skadeståndsprinciper. Eftersom en skälighetsbedömning skulle gälla också med den nu föreslagna regleringen är risken inte heller stor att den vid tillämpningen skall leda till olyckliga resultat från social synpunkt. Regeln skulle över huvud taget bli smidigare än den Alkolåsutredningen förordat.

Ett speciellt problem kan uppkomma om på detta sätt det får omedelbar betydelse för rätten till ersättning att den skadelidande befunnits skyldig till brott. När det gäller straffmätningen finns det enligt 29 kap. 5 § brottsbalken möjlighet att beakta inte bara om den tilltalade drabbats av allvarlig kroppsskada (se 1 p.) utan också om på grund av jämningsregeln brottet medför särskilt allvarliga ekonomiska konsekvenser för den tilltalade (se 8 p.; jfr även 30 kap. 8 och 10 §§). Om ersättningsfrågan redan är avgjord, finns inget hinder att ta hänsyn till dess utgång i brottmålet. I annat fall kan det vara svårt för domstolen att förutse hur den tilltalade kommer att drabbas ekonomiskt till följd av brottet; det kanske är oklart om han gjort sig skyldig till oaktsamhet och i vad mån en domstol i så fall skulle reducera ersättningen. Detta är dock inte något nytt problem; samma koppling till rattfylleribrott förekommer ju

redan i dag (se 12 § 1 st. TSL), men den skadelidande behöver i dag inte styrka sin aktsamhet för att undgå jämkning. I alla händelser kan de komplikationer som nu antytts knappast ses som någon väsentlig invändning om man vill skärpa jämkningsregeln.

Om medverkansregeln ändras på det sätt som nu angetts, bör liksom vid 1975 års lagstiftning detta föra med sig en motsvarande ändring i 6 kap. 1 § SkL; den skadelidande bör inte komma i en bättre situation genom att återropa skadestandsregler med anledning av trafikolyckan.

Det återstår emellertid att diskutera de principer för jämkning som skall gälla om den skadelidande föraren inte kan visa frihet från vållande till skadan. Som både Försäkringsförbundet och Alkolåsutredningen framhållit kan nuvarande jämkningspraxis te sig alltför välvillig mot den alkoholpåverkade föraren i vissa fall.

Kan den s.k. 90-procentsregeln ändras?

Jämknings skall enligt både TSL:s och SkL:s regler ske efter vad som är skäligt. Hänsyn tas till graden av medverkan (enligt SkL graden av vållande) på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Regeln gäller både person- och sakskada.

Till en början blir frågan, hur en sådan regel skall tillämpas när vållande bara presumeras på den skadelidandes sida. Problemet är inte nytt – liknande problem uppkom med det skadestandsansvar för presumerat vållande som gällde före TSL:s tillkomst. Tydligt får man falla tillbaka på en allmän rimlighetsbedömning. Det kan verka lämpligt att här utgå från en nedsättning till en viss kvotdel – exempelvis till två tredjedelar – och sedan låta omständigheterna i det enskilda fallet eventuellt medföra en höjning eller sänkning av ersättningen. Det stämmer väl med tankegångarna bakom lagändringen att låta alkoholhalten och övriga omständigheter kring rattfylleribrottet inverka också vid denna prövning. En annan faktor som ofta kan spela in är i vad mån andra förhållanden än förarens körsätt haft betydelse för händelseförloppet – vid singelolyckor t.ex. vägens beskaffenhet, vid

kollisioner hur det andra fordonet förts. Vidare får man, på sätt som redan sker i dag, beakta om en nedsättning skulle vara oskäligt hård för den skadelidande.

När det gäller sakskada, torde denna sistnämnda synpunkt få begränsad betydelse. Den har däremot spelat en viktig roll vid jämkning av ersättning för personskada. I försäkringspraxis tar man hänsyn till skäligheten särskilt i fråga om ersättning för förlorad inkomst. Som angetts ovan tillämpar försäkringsbolagen sedan lång tid en garantiregel som innebär att den skadade alltid är garanterad ersättning motsvarande 90 procent av den inkomst han eller hon skulle ha uppburit som oskadad, upp till 7,5 basbelopp ("90-procentsregeln"). Detta gäller oavsett vilken jämningsgrad som tillämpas på övriga ersättningsposter. Anledningen till att man bestämde ersättningsnivån till just 90 procent var att ersättningen ur den allmänna försäkringen låg på den nivå då regeln bestämdes. Fortfarande utgår man från denna procentsats trots att ersättningsnivån från den allmänna försäkringen (såvitt gäller sjukpenning) numera uppgår till 80 procent av inkomstförlusten. Jämkningsregeln har befasts i Trafikskadenämndens praxis. Däremot saknar den stöd av prejudikat. – Beträffande ideellt skadestånd och ersättning för skadade kläder och dylikt sker däremot en jämkning med viss kvotdel, beroende på om grov vårdslöshet eller grovt rattfylleri föreligger.⁴

Enligt Försäkringsförbundet och Trafikförsäkringsföreningen är det inte rimligt att den som varit rattfull och skadats i trafiken i ersättningshänseende skall behandlas förmånligare än den som skadas på annat sätt och därför är hänvisad till vad som utgår ur den allmänna försäkringen. Mot resonemanget kan dock invändas även på denna punkt att den skadelidande är skyddad av en speciell försäkring, ofta betalad av honom själv, och att det därför är naturligt att han får en extra förmån i händelse av personskada. När det gäller frågan om en ändring av 90-procentsregeln bör man vidare hålla i minnet att många grupper av skadelidande omfattas av avtalsförsäkringar som ger en kompletterande er-

⁴ Icke grovt rattfylleri jämte icke grov vårdslöshet anses i praxis medföra ersättning med 2/3; grovt rattfylleri och icke grov vårdslöshet ersättning med 1/2; grovt rattfylleri och grov vårdslöshet ersättning med 1/3.

sättning utöver det som utgår från den allmänna försäkringen. För den som uppstår full sjukpenning kommer alltså den sammanlagda ersättningen från sjukpenningen och avtalsförsäkringen att överstiga 80 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten. En justering av 90-procentsregeln skulle inte påverka dessa grupper annat än möjligtvis marginellt. Mest ingripande skulle en sänkning bli för de skadelidande som ännu inte hunnit få någon förvärvsinkomst, dvs. ofta unga personer som ännu inte kommit ut i arbetslivet eller som av annan anledning inte haft någon förvärvsinkomst.

Vad som nu sagts hindrar inte att 90-procentregeln ibland kan uppfattas som väl generös när den tillämpas på ersättningen till en skadad rattfyllerist. Man kan i varje fall göra gällande att en mera flexibel praxis skulle vara motiverad. Frågan blir hur en sådan ändring skall kunna åstadkommas med lagstiftningens hjälp. Att i lag ange hur mycket trafikskadeersättningen bör sättas ned i olika situationer skulle innebära en vidlyftig och komplicerad reglering och även frånsatt detta vara mindre lämpligt, när det ytterst är fråga om en skälighetsbedömning beroende av många skilda förhållanden. Det naturliga är att sådana ställningstaganden i första hand lämnas åt rättstillämpningen. Om medverkansreglerna ändras med sikte på en skärpt reaktion mot rattfylleri kan man vänta att dessa tankegångar slår igenom också vid skaderegleringen och accepteras av domstolarna, när någon gång frågan går till rättegång.

Trots detta kan det vara skäl att i varje fall markera i lagtexten att inställningen numera bör vara strängare mot alkoholpåverkade förare än tidigare. En möjlighet som skulle stämma väl med Alkolåsutredningens ståndpunkt skulle vara att föreskriva att ersättning skulle utgå bara i den mån särskilda skäl (eller synnerliga skäl) talar för detta. Huvudregeln skulle alltså vara att ingen ersättning alls utgår. Med tanke på att jämkningsregeln skulle tillämpas i många situationer där vållande endast presumeras (jfr ovan) eller då alkoholhalten är låg framstår dock en sådan regel som alltför restriktiv. Vad som snarare kan komma i fråga, om man är kritiskt inställd till den schablonmässiga tillämpningen av

90-procentregeln i rattfyllerifall, är att – efter en ändring rörande förutsättningarna för jämkning – i 12 § sista stycket TSL tillägga att vid skälighetsbedömningen särskild hänsyn skall tas till förarens rattfylleribrott. Efter en sådan ändring kan man vänta att tillämpningen av 90-procentregeln inskränks i rattfyllerifallen, kanske närmast till skador som drabbar den skadelidande särskilt hårt, exempelvis när annars en ung person skulle få en kraftigt reducerad livränta för hela livet. Vidare bör tillägget få betydelse i sakskadefallet. Över huvud taget markerar det att man numera skall beakta också hur pass allvarligt rattfylleribrottet är.

En motsvarande bestämmelse bör föras in i 6 kap.1 § SkL. Meningen är som nämnt att jämkningsen skall ske på samma sätt i detta fall.

I 20 § 1 st. TSL förekommer en regel om trafikförsäkringsanstalts återkrav bl.a. mot skadevällare som gjort sig skyldig till rattfylleribrott. Det torde falla utanför uppdraget att här diskutera en skärpning av denna regel, som ju avser regressrätt och inte jämkning av skadeståndet till föraren. En anpassning till den föreslagna medverkansregeln kan emellertid övervägas vid en eventuell översyn av TSL.

Övergångsregler

Om de föreslagna strängare jämkningsreglerna införs, uppkommer frågan i vad mån de bör tillämpas på den ersättning som utgår enligt de trafikförsäkringsavtal som gäller vid ikraftträdandet. Onekligen fungerar trafikförsäkringen från försäkringstagarens synpunkt bl.a. som ett skydd för egen personskada, och en ändring i jämkningsregeln kan därför sägas ingripa i avtalet. På flera sätt skiljer sig emellertid denna obligatoriska försäkring från ordinarie försäkringsavtal. Frånsett den begränsade möjlighet som finns att avtala om självrisk (21 § TSL) är försäkringsskyddet för föraren något som följer direkt av lagen, utan möjlighet för parterna att disponera över rätten till ersättning. Huvudsyftet med denna obligatoriska försäkring är vidare att skydda skadelidande tredje man. Vilken jämkningsregel som närmare bestämt skulle

gälla när en försäkringstagare någon gång gör sig skyldig till rattfylleri kan som sagt väntas ha en mycket liten inverkan på trafikförsäkringspremien. Att tillämpa andra regler när föraren begär ersättning ur sin egen försäkring än när kraven riktas mot en annan trafikförsäkring skulle dessutom innebära en komplicerad ordning, som ibland kan leda till säregna resultat. Övervägande skäl får anses tala för att tillämpa de nya jämningsreglerna omedelbart när de träder i kraft, oberoende av vem som tecknat den trafikförsäkring som ersättning utgår från. Det avgörande blir alltså när skadan inträffat, inte när avtalet om trafikförsäkring ingåtts.

Andra ändringar i medvållanderegeln?

I detta sammanhang finns det skäl att i korthet ta upp vissa närliggande problem rörande ersättning till skadade fordonsförare. De föreslagna ändringarna i 12 § TSL och 6 kap. 1 § SkL innebär att lagstiftaren skulle gå ifrån sin tidigare generösa inställning till ersättning vid medvållande till skadan, när medvållandet består i allvarligt trafikbrott. Som förut nämnts har man från försäkringsbranschens sida tagit upp frågan om inte möjligheterna till jämkning borde utvidgas också vid andra brott i samband med körningen, såsom när en förare skadas vid färd med stulet fordon. I ett senare avsnitt av denna promemoria kommer också att behandlas vissa problem vid s.k. streetracing - alltså improviserade hastighetstävlingar på gator och vägar som inte stängts av för ändamålet (se nedan avsnitt 14). Redan själva körningen kan innebära särskilda skaderisker i sådana sammanhang, och håller föraren dessutom en hög hastighet måste han ofta anses ha gjort sig skyldig till kvalificerad vårdslöshet. Detta behöver dock inte betyda att vårdslösheten kan anses grov i vare sig skadeståndsrättslig eller straffrättslig mening (se om brottet grov vårdslöshet i trafik 1 § 2 st. lagen om vissa trafikbrott). Enligt 12 § TSL skulle han i så fall vara berättigad till full ersättning för personskada som han lider i sammanhanget. På liknande sätt som utvecklats beträffande alkoholpåverkade förare stämmer denna överseende hållning mindre väl med den allmänna

inställning till farlig bilkörning som framträtt i debatten under senare år; den framstår också som diskutabel från preventiv synpunkt.

Delvis samma synpunkter framträder också i en förare i mera ordinära sammanhang skadas vid otillåten fortkörning. Även om vägledande prejudikat saknas i frågan, står det klart att domstolarna är mycket försiktiga att konstatera grov vårdslöshet i sådana situationer, antingen det gäller åtal för trafikbrott eller jämkning av trafikskadeersättningen; det gäller även när förarens hastighet betydligt överstiger den tillåtna. De sociala och humanitära skäl som ligger bakom de nuvarande reglerna motiverar visserligen också i sådana situationer att den skadelidande inte ställs utan ersättning från trafikförsäkringen, men man kan i varje fall sätta i fråga om full kompensation alltid bör utgå i dessa fall. Det gäller här inte sådana förbiseenden och felbedömningar som alla förare någon gång kan göra sig skyldiga till; liksom vid rattfylleri är det i stället fråga om ett medvetet risktagande som kan innebära uppenbar fara också för andra människors liv och hälsa. Från trafikpolitisk synpunkt kan det förefalla motiverat att använda också trafikskadelagstiftningen som ett medel att motarbeta beteenden av detta slag i trafiken. Det kan framhållas att TSL:s toleranta hållning mot vårdslösa förare saknar egentliga motsvarigheter i utländsk rätt (frånsett i viss mån i Finland).

Utredningsuppdraget är emellertid inskränkt till frågan om jämkning vid trafiknykterhetsbrott, och det saknas anledning att här ta upp de svåra avvägningsfrågor som aktualiseras i dessa sammanhang. De bör däremot uppmärksammas om det i något senare sammanhang sker en mera allmän översyn av TSL:s medvållanderegler.

11 Ekonomiska konsekvenser i denna del

Bedömning: De föreslagna ändringarna i trafikskadelagen torde inte leda till några ökade kostnader för det allmänna.

Skälen för bedömningen: De bestämmelser som föreslagits i del I och del II innebär inget åtagande för det allmänna att ersätta skador. Bestämmelserna kan inte heller i något annat avseende antas leda till ökade kostnader för det allmänna.

För försäkringsbranschen innebär genomförandet av direktivet vissa nya skyldigheter, bl.a. att lämna underrättelse om skaderegleringen och intyg om inträffade skadefall. De nya skyldigheterna torde dock till stor del motsvara den verksamhet som redan bedrivs i dag. Direktivet kan därför inte väntas föranleda några nämnvärt ökade kostnader för försäkringsbolagen. De större möjligheterna till jämkning vid rattfylleribrott och den något strängare skälighetsbedömning som föreslås bör å andra sidan innebära att försäkringsbolagens skadekostnader sänks. I vart fall kan förslaget inte antas medföra någon höjning av trafikförsäkringspremien.

Här har inte tagits hänsyn till de ändringar i trafikskadelagen som föreslås i avsnitt 14 och 16.

DEL III MOTORTÄVLINGS- FÖRSÄKRING

12 Motortävlingsförsäkring – gällande rätt

12.1 Bakgrund

Enligt 1 § trafikskadelagen (TSL) skall lagen inte tillämpas på motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. För dessa fall gäller i stället bestämmelserna i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring (MTFL).

Före TSL:s tillkomst gällde ett system för ersättning av skador genom motortrafik som var en kombination av en sträng ansvarsregel (1916 års bilansvarighetslag) och en obligatorisk försäkring som täckte ansvaret (1929 års trafikförsäkringslag). Särskild lagstiftning saknades för motortävlingar och liknande verksamhet.

Enligt bilansvarighetslagen var ägaren ansvarig för skada som uppkom i följd av trafik med ”automobil” och kunde undgå ansvar endast om det av omständigheterna framgick att skadan inte hade vållats av föraren eller orsakats av bristfällighet på fordonet. Om fordonet hade framförts av någon annan än ägaren hade alltså den senare ett ansvar för förarens vållande. Det var alltså fråga om ett ansvar för annans vållande med omvänd bevisbörda (presumtionsansvar). Föraren svarade bara för sitt eget vållande, men också för detta fall var bevisbördan omvänd.

Bilansvarighetslagen gällde inte för skada som tillfogats föraren. Däremot var denne i princip ansvarig för skada som tillfogats ägaren själv, exempelvis om denne var passagerare. En skadelidande tredje man hade med vissa undantag rätt till ersättning för såväl person- som sakskada.

Ersättningsbestämmelserna i bilansvarighetslagen var tillämpliga på varje skada i följd av trafik med fordonet. Lagen tillämpades alltså även för skador som inträffat inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller annat liknande inhägnat område, exempelvis tävlingsområde.

Ersättningssystemet enligt bilansvarighetslagen förstärktes betydligt genom trafikförsäkringslagen som infördes år 1929 och i sina huvuddrag gällde oförändrad fram till den nu gällande trafikskadelagens ikraftträdande år 1976. Liksom enligt den nu gällande lagen skulle trafikförsäkring finnas för varje motorfordon vilket var registrerat i Sverige (och som inte var avställt) samt för varje annat motorfordon som brukades i trafik här i landet.

På motsvarande sätt som enligt trafikskadelagen föreskrev 1929 års lag undantag från försäkringsplikten för bl.a. fordon som ägdes av staten. Till skillnad från skadestandsbestämmelserna i bilansvarighetslagen gällde dock ett undantag för s.k. områdesfordon, dvs. fordon som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde, inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område (t.ex. flygplatsområde). Sådana fordon var alltså inte underkastade trafikförsäkringsplikt. Det skärpta ersättningsansvar som gällde enligt bilansvarighetslagen torde dock ha lett till att ägaren av fordonet tecknade en ansvarsförsäkring som gällde såväl ägarens som förarens ansvar.

Skälet för undantaget från trafikförsäkringsplikten i 1929 års lag för fordon som användes inom inhägnat tävlingsområde var framför allt att det ansågs att trafikförsäkringen inte borde belastas med de särskilda risker som för sådana fall kunde uppkomma för deltagare och åskådare.

I olika lagstiftningssammanhang har övervägts om man borde införa trafikförsäkringsplikt för fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. I ett betänkande från 1937 års trafiksakkunniga (SOU 1938:27) uttalades att de risker som förelåg vid motortävlingar på tävlingsbana inte borde belasta trafikförsäkringen i allmänhet. I stället föreslogs att en särskild obligatorisk tävlingsförsäkring skulle införas vid sidan av den vanliga trafikförsäkringen. Enligt förslaget, som inte ledde till lag-

stiftning, skulle tävlingsförsäkringen omfatta skador som vid tävling eller träning med motorfordon på tävlingsbana tillfogades åskådare och funktionärer.

Frågan om försäkringskyddet vid motortävlingar togs upp på nytt av 1945 års försäkringsutredning i ett betänkande (SOU 1949:26) med förslag till lag om trafikförsäkring m.m. I motsats till 1937 års sakkunniga ansåg utredningen att den allmänna trafikförsäkringen borde täcka även skador som tillfogades tredje man vid tävling med motorfordon på tävlingsbana eller vid träning inför sådan tävling. Inte heller detta förslag ledde till lagstiftning.

I ett betänkande från 1957 (SOU 1957:36) anförde Bilskadeutredningen att motortävlingar inom inhägnat område erbjöd sådana speciella riskmoment att ersättning där inte borde utgå från den allmänna trafikförsäkringen. Utredningen lämnade dock inga förslag till ändrade författningsbestämmelser.¹

Frågan behandlades sedan av Motorredskapsutredningen (SOU 1974:26). Utredningen föreslog en utvidgning av registreringsplikten och därmed också trafikförsäkringsplikten för motorredskap, däribland sådana områdesfordon som enligt vad som framgått ovan inte omfattades av trafikförsäkringsplikt enligt 1929 års lag. Utredningen ansåg dock att det fortfarande fanns skäl att behålla undantaget från trafikförsäkringsplikten för fordon som uteslutande användes inom inhägnat tävlingsområde.²

Trafikskadeutredningen (SOU 1974:87) anslöt sig till Motorredskapsutredningens förslag i fråga om områdesfordon. Där emot gjorde man andra överväganden beträffande tävlingsfordon. Enligt utredningen var argumentet att trafikförsäkringen inte borde belastas med de särskilda skaderisker som tävlingsfordon skapar inte övertygande. Man pekade här på att sådana skaderisker redan belastade trafikförsäkringen genom de rallytävlingar som kördes på allmänna vägar med registrerade och trafikförsäkringspliktiga fordon. Enligt utredningen borde tävlingsfordon generellt omfattas av trafikförsäkringsplikt. På mot-

¹ Se SOU 1957:36 s. 112.

² Se SOU 1974:26 s. 188.

svarande sätt som vid rallytävlingar ansågs att särskilt höga trafikförsäkringspremier borde kunna tas ut för fordon som användes inom inhägnat tävlingsområde. Därigenom skulle man undvika att de höga skadekostnader som skulle kunna uppkomma med anledning av olyckor under motortävlingar skulle belasta kollektivet av trafikförsäkringstagare som helhet. I stället skulle kostnaden bäras av dem som skapat risken, dvs. ägarna av tävlingsfordonen.³

Under remissbehandlingen av Trafikskadestyrningens förslag riktades – framför allt från motorsportorganisationernas sida – kritik mot att även tävlingsfordon skulle omfattas av trafikförsäkringsplikt.

I den proposition som sedermera utarbetades och som ligger bakom trafikskadelagen (prop. 1975/76:15) uttalades att det för en effektiv kontroll av att trafikförsäkringsplikten fullgörs, är önskvärt att denna plikt så långt som möjligt sammanfaller med registreringsplikten. Dessa allmänna överväganden ansågs dock inte fullt ut ha bäring på områdesfordonen, vilka så gott som alltid var försäkrade genom en bilansvarighetsförsäkring. I propositionen föreslogs därför att områdesfordonen – tävlingsfordonen inbegripna – skulle föras in under den nya lagens tillämpningsområde.

Frågan om trafikförsäkringsplikten för områdesfordon aktualiserades på nytt när regeringens proposition behandlades i riksdagen. I en motion⁴ begärdes att alla områdesfordon, liksom tidigare, skulle undantas från lagens tillämpningsområde. I två andra motioner⁵ begärdes vidare att undantag från trafikförsäkringsplikten skulle införas för fordon som uteslutande användes inom inhägnat tävlingsområde. I de båda sistnämnda motionerna framhölls att regeringens förslag skulle kunna få svåra konsekvenser för motorsporten och dess utövare. Det nämndes bl.a. att förslaget kunde förväntas innebära kraftigt höjda försäkringskostnader, vilket riskerade att medföra att den motorintresserade ungdomen tvingades söka andra vägar än täv-

³ Se SOU 1974:87 s. 163.

⁴ Mot. 1975/76:24.

⁵ Mot. 1975/76:26 och 27.

lingsverksamhet för att få utlopp för sitt tävlingsintresse. Enligt motionerna borde man inte underskatta de sociala följderna och konsekvenserna för trafiksäkerheten av en sådan utveckling. I en av motionerna underströks också angelägenheten av att trafikförsäkringsskyldighet och registreringsplikt sammanfaller. Det ansågs därför mindre välbetänkt att lagfästa en trafikförsäkringsplikt för tävlingsfordon innan det hade klarlagts hur en registrering och därmed föranledd nödvändig besiktning skulle kunna ske.

Lagutskottet delade motionärernas farhågor beträffande den befarade risken för kraftiga premiehöjningar. Enligt utskottet skulle sådana premiehöjningar i sin tur kunna få betydande negativa konsekvenser för motorsporten som sådan och för det arbete som motorsportorganisationerna lägger ned på att ge stora grupper av ungdomar med motorintresse ”en givande fritidssysselsättning och att samtidigt fostra dem till ansvarskännande och omdömesgilla fordonsförare”. Till detta kom enligt utskottet svårigheterna att administrera och kontrollera en trafikförsäkring för tävlingsfordon. Härvid anmärktes att tävlingsfordon utgjorde en mycket heterogen grupp av fordon som under en tävling kunde få vilka delar som helst utbytta. – Enligt utskottet visade det sagda sammantaget att en generell lagstiftning för skador i följd av trafik med motorfordon på väg inte utan olägenheter eller ingrepp i lagstiftningens systematik kunde göras tillämplig på den speciella verksamhet som motortävlingar inom inhägnat område utgör. Utskottet tillstyrkte därför, med bifall till de båda sistnämnda motionerna, att tävlingsfordon skulle undantas från trafikskadelagens tillämpningsområde. Detta kunde enligt utskottet lagtekniskt ske genom ett tillägg med innebörden att lagen inte skall tillämpas på motordrivet fordon som används ”uteslutande inom inhägnat tävlingsområde”. Utskottet uttalade vidare att det föreslagna undantaget i trafikskadelagen borde kombineras med en särskild ansvarslagstiftning för motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde samt

gav vissa närmare riktlinjer för utformningen av en sådan lagstiftning.⁶

Riksdagen beslutade i enlighet med Lagutskottets hemställan.⁷ Från trafikskadelagens tillämpningsområde undantogs således bl.a. motordrivet fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde (1 § första stycket 2).

Med anledning av riksdagens uttalanden utarbetades herefter inom justitiedepartementet ett förslag till lag om motortävlingsförsäkring. Förslaget syftade till att tillgodose riksdagens önskemål om en särskild lagstiftning för ersättningsfrågorna i samband med motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde. Förslagen lämnades till riksdagen våren 1976 (prop. 1975/76:196) och antogs av riksdagen i maj samma år.⁸

12.2 Försäkringsplikt m.m.

Vid utarbetandet av de nya ansvarsbestämmelserna för motortävlingar var utgångspunkterna givna genom de uttalanden som gjorts under riksdagsbehandlingen av förslaget till TSL. Propositionen anknöt således till dessa uttalanden, varvid det bl.a. nämndes att reglerna i TSL, med en individuell försäkring för varje enskilt fordon, svårligen kunde tillämpas på tävlingsfordon som inte alltid utgjorde några specificerade maskiner utan under en tävling kunde få praktiskt taget alla delar utbytta. I vart fall gjordes bedömningen att en kollektiv försäkring för tävlingsfordon skulle vara lättare att administrera och kontrollera än individuellt tecknade trafikförsäkringar.⁹

Enligt MTFL måste den som anordnar en motortävling inom inhägnat tävlingsområde ha en särskild försäkring (motortävlingsförsäkring), från vilken ersättning skall utgå till åskådare och funktionärer som skadas vid tävlingen. Något skydd för föraren ger dock inte försäkringen. Till skillnad från trafikförsäk-

⁶ Se 1975/76:LU3 s. 21 ff.

⁷ Rskr. 1975/76:113.

⁸ Se 1975/76:LU31, rskr. 1975/76:341.

⁹ Prop. 1975/76:196 s. 25 f.

ringen är det inte ett krav att det skall finnas en försäkring tecknad individuellt för varje enskilt fordon. Utgångspunkten är i stället att det skall finnas en försäkring som tecknas för samtliga fordon som deltar i den verksamhet som faller inom lagens tillämpningsområde. Försäkringsplikten skall som regel fullgöras av den som anordnar tävlingen. Om det inte finns någon sådan person skall försäkringsplikten i stället fullgöras av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne (1 § 1 st.).

Motortävlingsförsäkring får enligt 2 § MTFL meddelas bara av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till detta av regeringen samt av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige. Sådana försäkringsgivare är också skyldiga att på begäran meddela motortävlingsförsäkring; liksom enligt TSL föreligger alltså en kontraheringsplikt.

I detta sammanhang bör nämnas, att enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen (1982:713; FRL) ansökan om koncession prövas av Finansinspektionen eller, i ärenden av principiell betydelse eller av särskild vikt, av regeringen. Sedan frågan uppkommit om ett försäkringsbolag – Trygg-Hansa – hade tillstånd att meddela motortävlingsförsäkring, har Finansinspektionen i en skrivelse till Trygg-Hansa den 13 oktober 2004 förklarat att en av inspektionen meddelad koncession för försäkringsklass 10 motorfordonsansvar inbegriper såväl trafikförsäkring som motortävlingsförsäkring.

Finansinspektionen anförde i huvudsak följande. Enligt inspektionens föreskrifter (FFFS 2000:13) fördes till försäkringsklass 10 (motorfordonsansvar; se 2 kap. 3a § FRL) all ansvarighet som uppkommer genom användning av motordrivna landfordon. Sedan samtliga svenska försäkringsbolag omkoncessionerats i mitten av 1990-talet har inget svenskt försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring sökt eller erhållit regeringens tillstånd att meddela trafikförsäkring. Inspektionen har tolkat gällande rättsläge så att en av inspektionen meddelad koncession för försäkringsklass 10 motorfordonsansvar inbegriper trafikförsäk-

ring. Försäkringsbolagen har uppenbarligen tolkat rättsläget på samma sätt. Vad gäller motortävlingsförsäkring är inspektionens bedömning densamma, dvs. koncession i klass 10 inbegriper också motortävlingsförsäkring med de regler som därav följer i lagen om motortävlingsförsäkring.

Finansinspektionens ståndpunkt innebär alltså att FRL:s regel skulle ta över bestämmelsen om tillstånd i 2 § MTFL.

12.3 Undantagna fordon

Som framgått tog undantaget från trafikförsäkringsplikten i den ursprungliga lydelsen av TSL sikte på fordon som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Under arbetet med att ta fram de nya bestämmelserna gjordes vissa förändringar beträffande avgränsningen av trafikskadelagens tillämpningsområde i förhållande till den nya lagen.¹⁰ Den ursprungliga lydelsen innebär att fordon som användes såväl inom som utom inhägnat tävlingsområde omfattades av trafikförsäkringsplikten och att trafikförsäkringen alltså skulle täcka även skador som uppkommit vid tävlingsverksamhet. Detta betraktades nu inte som någon lämplig ordning, bl.a. mot bakgrund av de mycket höga försäkringspremier som skulle kunna drabba de berörda fordonsägarna. Det ansågs dessutom vara naturligt att tillämpa samma ersättningsregler för alla fordon som deltar i motortävlingar, oavsett vilket slags fordon det är fråga om.

Även i ett annat avseende gjordes en ändring i förhållande till den ursprungliga lydelsen. Undantaget från trafikförsäkringsplikt hade tidigare omfattat, förutom de egentliga tävlingsfordonen, också andra fordon som användes inom ett inhägnat tävlingsområde, exempelvis brandfordon. Enligt regeringens bedömning, som delades av riksdagen, ansågs dock att samma regler borde gälla för sådana fordon som för områdesfordon i allmänhet.

¹⁰ Prop. 1975/76:196 s. 31 f.

I detta sammanhang kan nämnas att enligt 13 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister från registreringsplikten undantags fordon som används uteslutande inom bl.a. inhägnade tävlingsområden. Här förekommer alltså samma begrepp som i TSL. Följden blir att fordon som inte används utanför dessa områden varken behöver registreras eller trafikförsäkras (frånsett möjligheten att användningen inom området går utanför vad som anges i 1 § 1 st. 2 p. TSL).

12.4 Undantagna användningssätt

Enligt MTFL skall som nämnt en motortävlingsförsäkring finnas vid tävling med motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde. Med tävling likställs träning, övningskörning, uppvisning eller liknande användning av motordrivet fordon inom sådant område (1 § andra stycket). I TSL finns för dessa fall ett motsvarande undantag från den lagens tillämpningsområde (1 § första stycket 2).

I lagtexten finns ingen definition av vad som avses med uttrycken tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande användning. Frågan berörs inte heller närmare i motiven. Någon vägledande praxis finns inte.¹¹

I fråga om uttrycket tävling har den redogörelse för olika tävlingsformer inom motorsporten som har lämnats i propositionen ansetts kunna ge viss ledning.¹² Nya tävlingsformer har dock tillkommit sedan bestämmelserna tillkom (jfr 3 nedan), och vad som skall räknas som tävling får sannolikt avgöras med ledning av det allmänna språkbruket inom motorsporten.

Med uttrycket träning lär avses ett sådant framförande som syftar till att förbereda en förare för deltagande i kommande tävlingar – inte annan övningskörning, som särskilt nämns i be-

¹¹ Se om begreppens tolkning Ulf K. Nordenson, Trafikskadeersättning. Kommentar till trafikförsäkringslagen (1977) s. 507 ff, där dessa frågor analyseras närmare. Jfr de kortfattade anmärkningarna i prop. 1975/76:196 s. 31.

¹² Prop. 1975/76:196 s. 7 f.

stämmelsen. Som nämnt avser bestämmelserna bl.a. att underlätta för motorintresserade ungdomar att utöva motorsport.

Övningskörning är ett vedertaget uttryck i annan lagstiftning. I körkortslagen (1998:1276) används således uttrycket (liksom i den tidigare körkortslagen) som beteckning på övning som syftar till att få körkort för bil eller motorcykel. Det framgår inte av vare sig lagen om motortävlingsförsäkring, trafikskadelagen eller motiven till dessa lagar om uttrycket avses ha samma innebörd där. Antagligen har man dock även här tänkt främst på blivande tävlingsförare; vad som avsetts skulle vara sådan övning som de ägnar sig åt men som ännu inte kommit så långt att verksamheten kan betecknas som träning. De skäl som ligger bakom särregleringen för motortävlingar görs sig för övrigt inte gällande beträffande sådan övningskörning som exempelvis en bilskola ägnar sig åt. Det är ju här fråga om fordon som redan är trafikförsäkrade och vars användningssätt i riskhänseende inte kan jämföras med fordon som används i tävlingsverksamhet. – Emellertid saknas både tydliga motivuttalanden och vägledande praxis, och rättsläget får bedömas som i viss mån osäkert.

Lika litet som för övriga uttryck finns någon definition av vad som avses med uppvisning. Mot bakgrund av bestämmelsernas förarbeten kan det dock antas att lagen om motortävlingsförsäkring blir tillämplig om en eller flera tävlingsförare inom ett inhägnat tävlingsområde visar upp sina färdigheter utan att det är fråga om en tävling. De speciella riskmoment som ansetts motivera en särreglering torde således åtminstone delvis finnas även vid sådana uppvisningar. Så är dock inte fallet med uppvisningar av annat slag som kan ske inom inhägnat tävlingsområde, såsom då olika motorklubbar och föreningar bjuder in sina medlemmar för att visa upp sina fordon, exempelvis bilar av ett visst märke. Detta gäller i vart fall om det är fråga om registrerade och trafikförsäkrade fordon. En sådan uppvisning kan inte generellt sett anses erbjuda några större skaderisker. Detsamma gäller om en biltillverkare eller en bilfirma anordnar en förevisning av nya modeller inom inhägnat tävlingsområde. Risken för skada kan inte anses högre enbart av den anledningen att uppvisningen sker

inom ett sådant område. Det ligger alltså närmast till hands att anta att uttrycket uppvisning avsett bara sådan verksamhet som på något sätt har ett samband med en tävlingsverksamhet. Också här får dock rättsläget anses ganska oklart; en så snäv tolkning stämmer inte särskilt väl med vanligt språkbruk.

I fråga om uttrycket annan liknande användning har i förarbetena uttalats att härmed avses exempelvis halkkörning eller provkörning (testkörning) inom inhägnat tävlingsområde (prop. 1975/76:196 s. 31). Den närmare innebörden härav har dock inte angetts. I litteraturen har dock förutsatts att sådan prov- och testkörning som är inriktad på att pröva ett fordons egenskaper och prestanda med sikte på dess användning i tävlingssammanhang måste omfattas av uttrycket. Något mer tveksamt har det ansetts vara om uttrycket kan anses omfatta också provkörningar som helt saknar samband med tävlingsverksamhet, såsom då en däckfabrikant använder ett inhägnat tävlingsområde för att prova ett däck egenskaper under olika fart- och vägförhållanden. För att också sådan verksamhet skulle omfattas har dock anförts att det här är fråga om en i förhållande till vanlig körning så extraordinär användning av fordonet att det i högre grad än beträffande exempelvis konventionell övningskörning kan anses befogat att hänföra verksamheten under lagen om motortävlingsförsäkring. Detsamma skulle gälla beträffande andra slags prov med standardfordon som bilfabrikanter eller andra intressenter i motorbranschen låter utföra inom inhägnat tävlingsområde.¹³ – Vad halkkörning angår kan trots motivuttalandet det knappast antas att bestämmelsen omfattar sådan körning som ingår i den sedvanliga körkortsutbildningen, även om den anordnas inom ett sådant område.

Sammanfattningsvis kan sägas att uttryckssättet i TSL och MTFL knappast är ägnat att klargöra vilka verksamheter som den särskilda motortävlingsförsäkringen skall omfatta, och att även motiven till bestämmelserna kan vålla tvekan.

¹³ Se om det sagda Nordenson, a.a. s. 510 f.

12.5 Begreppet inhägnat tävlingsområde

Med tävlingsområde avses enligt förarbetena ett område som är inrättat för körningar där något slags tävlingsmoment ingår.¹⁴ Det är dock inte något krav att tävlingarna utövas i mera organiserade former. I propositionen anges att exempelvis kartingbanor som används för ren nöjeskörning är att anse som tävlingsområden, om deltagarna sinsemellan tävlar mot varandra om att komma först. Att ett område som är inrättat för tävling används även för annat ändamål medför enligt vad som uttalas i propositionen inte att det förlorar sin karaktär av tävlingsområde. Om något inslag av tävling aldrig förekommer inom området kan det dock inte betecknas som tävlingsområde. Sådana halkbanor som inte används för något annat ändamål än övningskörning på halt underlag omfattas alltså inte av reglerna om motortävlingsförsäkring. Fordon som används på en bana av detta slag måste alltså vara trafikförsäkrade.

För att lagen om motortävlingsförsäkring skall vara tillämplig måste vidare tävlingsområdet vara inhägnat. Härmed bör enligt propositionen i princip förstås att området skall vara avspärrat på sådant sätt att obehöriga förhindras tillträde. Vilka krav som bör ställas på inhägnaden för att den skall anses tillräckligt effektiv i detta hänseende får avgöras från fall till fall. I propositionen har här allmänt uttalats att inhägnaden antingen bör utgöra ett svårforcerat hinder eller i annat fall kompletteras med vakthållning. Vid lagens tillkomst var utgångspunkten att dåvarande Statens trafiksäkerhetsverk (numera Vägverket) skulle meddela närmare föreskrifter (verkställighetsföreskrifter) i detta avseende.¹⁵

I propositionen nämndes vidare att sådana avspärrade sträckor som förekommer vid rally-, tillförlitlighets- och trialtävlingar inte är att bedöma som inhägnade tävlingsområden i lagens mening. Skälet härför var att avspärrningarna i dessa fall enbart är till för att förhindra obehöriga trafikanter att komma in på täv-

¹⁴ Se härom och om det följande prop. 1975/76:196 s. 31 f.

¹⁵ Något bemyndigande som avses i 8 kap. 13 § regeringsformen har inte getts för det aktuella fallet.

lingsområdet, medan det inte finns någon inhägnad som hindrar åskådare och andra utomstående att ge sig in på sträckan.¹⁶

12.6 Ersättningsgilla skador

Från motortävlingsförsäkringen utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det används inom inhägnat tävlingsområde för de ändamål som omfattas av lagen (tävling, träning etc.).

Begreppet person- och sakskada har samma innebörd som i trafikskadelagen och skadeståndslagen. En skillnad i jämförelse med trafikskadelagen är dock att det i lagen om motortävlingsförsäkring talas om ”skada som orsakas genom motordrivet fordon” medan det i trafikskadelagen talas om ”skada i följd av trafik med motordrivet fordon”. Skillnaden i uttryckssätt berörs inte i förarbetena. Som framhållits i litteraturen kan man dock utgå från att skillnaden är avsiktlig.¹⁷ Språkligt sett är skadebegreppet i lagen om motortävlingsförsäkring mer omfattande. Genom att det inte finns något krav på att skadan skall ha orsakats av att fordonet varit i trafik synes lagen i princip omfatta alla skador som ett stillastående fordon kan tänkas orsaka. Den praktiska betydelsen av detta är dock begränsad, eftersom lagen samtidigt förutsätter att fordonet används för tävling, träning etc.

Från den omtalade regeln om ersättning för person- eller sakskada gäller tre viktiga undantag. Ett första undantag gäller person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller följer med ett motordrivet fordon när det deltar i tävling, träning etc. Förare och eventuella passagerare får alltså ett sämre skydd enligt MTFL än vid trafikförsäkring. Man har som nämnt antagit

¹⁶ Uttalandet har satts i fråga, eftersom det avgörande borde vara att områdets gränser är tydligt markerade och fordon inte utan avsevärda svårigheter kunde forcera avspärningen och hamna utom området – inte hur besvärligt det är för obehöriga att komma in. Se Nordenson, a.a. s. 513 f. Jfr även RH 1985:35, där ett flygfottiljområde ansetts inte utgöra ”annat inhägnat område” när det gällde registreringsplikten (jfr 2.1.3 ovan).

¹⁷ Nordenson, a.a.s. 523.

att det skulle leda till kraftigt ökade försäkringskostnader att införa samma förarskydd som enligt TSL; det kunde få negativa konsekvenser för motorsporten och försvåra den viktiga ungdomsverksamhet som motororganisationerna driver.¹⁸ Förare och passagerare skulle i stället få skyddas genom frivillig, kollektiv olycksfallsförsäkring. – Däremot gäller försäkringen även för en sådan person när fordonet vid skadetillfället inte aktivt medverkar i tävlingen etc.¹⁹

Ett andra undantag gäller för skada på motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde eller egendom i sådant fordon. Sådana skador ersätts inte från motortävlingsförsäkringen, vare sig fordonet vid skadetillfället deltog i tävling, träning etc. eller blev påkört när det stod uppställt utanför tävlingsbanan. Undantaget avser såväl tävlingsfordon som andra motordrivna fordon vilka vid skadetillfället befann sig inom det inhägnade tävlingsområdet (exempelvis brandfordon). Man har menat att ett sådant fordon bör vara försäkrat mot de speciella skaderisker som verksamheten inom området medför; dessa skador skall inte belasta motortävlingsförsäkringen.²⁰

Ett tredje undantag har slutligen föreskrivits för sakskada som tillfogas försäkringstagaren eller tävlingsområdets ägare eller nyttjanderättshavare. Inte heller dessa skador har ansetts bära bäras av den särskilda försäkringen.

12.7 Ersättningens bestämmande

Av 4 § lagen om motortävlingsförsäkring framgår att vissa skadeståndsrättsliga bestämmelser skall tillämpas på ersättning från en motortävlingsförsäkring. Bl.a. skall ersättningen bestämmas enligt vad som gäller för skadestånd enligt 5 kap. skadeståndslagen. Ersättningen kan vidare jämkas på grund av medvållande enligt vad som föreskrivs i 6 kap. 1 § skadeståndslagen. Detta innebär att jämkning vid personskador får ske bara när den ska-

¹⁸ Prop. 1975/76:196 s. 28 f.

¹⁹ Prop. 1975/76:196 s. 33.

²⁰ Se Nordenson, a.a. s. 525.

delidande har medverkat till skadan uppsåtligen, genom grov vårdslöshet eller genom vårdslöshet i förening med rattfylleri. Att de nu angivna skadestandsreglerna skall tillämpas överensstämmer med vad som för motsvarande fall gäller i fråga om trafikskadeersättning (9 och 12 §§ trafikskadelagen). Liksom beträffande trafikskadeersättning har i förarbetena dessutom förutsetts att allmänna skadestandsrättsliga grundsatser bör kunna tillämpas på ersättningen från en motortävlingsförsäkring.²¹

På samma sätt som TSL (14 §) innehåller lagen om motortävlingsförsäkring en bestämmelse om begränsningen av försäkringens ansvar. Enligt 4 § utgår ersättning med högst 50 miljoner kr. med anledning av en och samma händelse. Det högsta ersättningsbelopp som försäkringen omfattar understiger således avsevärt trafikförsäkringens ansvar, där motsvarande belopp uppgår till 300 miljoner kr. Ränta och rättegångskostnader räknas inte in i det angivna beloppet.

Enligt 6 § lagen om motortävlingsförsäkring har samtliga försäkringsbolag som har tillstånd att meddela motortävlingsförsäkring ett solidariskt ersättningsansvar för sådana fall där föreskriven försäkring saknas. Bolagen svarar då, på motsvarande sätt som vid trafikförsäkring, för den ersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits.

Bestämmelser om ett försäkringsbolags regressrätt för ersättning som utgetts enligt lagen finns i 7 §. Där hänvisas till 20 § TSL, som tillåter sådant återkrav från den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom vårdslöshet i förening med rattfylleri. Vidare får på samma sätt som enligt 21 § TSL i försäkringsavtalet göras förbehåll att återkräva ersättning intill beloppet för avtalad självrisk, med viss begränsning (1 st.). I samma utsträckning får de försäkringsbolag som är skyldiga att utge ersättning enligt 6 § när motortävlingsförsäkring saknas återkräva beloppet av den försäkringspliktiga (2 st.). Däremot saknar MTFL – i motsats till TSL – en motsvarande regel om återkrav mot skadevällare.²²

²¹ Prop. 1975/76:196 s. 33 f.

²² Jfr Nordenson, a.a. s. 533, som antar att anledningen är ett rent misstag vid stadgandets redigering.

På motsvarande sätt som enligt trafikskadelagen har en skadelidande rätt att, trots att han kan få försäkringsersättning, i stället begära skadestånd av den som enligt allmänna regler ansvarar för skadan. Något behov av att för sådana fall kräva skadestånd i stället för försäkringsersättning torde dock sällan föreligga, eftersom försäkringsersättningen skall bestämmas efter skadeståndsrättsliga grunder.

12.8 Ansvarsbestämmelser

Som nämnt föreligger liksom enligt TSL en försäkringsplikt för den som anordnar tävlingen eller, om ingen anordnare finns, av tävlingsområdets ägare eller innehavare. Till skillnad från vad som gäller beträffande trafikförsäkringen föreskrivs dock inte någon offentlighetsrättslig kontroll av att försäkringsplikten fullgörs; något bilregister som underlag för en sådan kontroll finns inte. Man har i stället utgått från att motorsportorganisationernas kontroll skall vara tillräcklig.

Inom trafikförsäkringssystemet finns i dag ett avgiftsbaserat sanktionssystem för den som inte uppfyller sin försäkringsplikt. Motsvarande straffbestämmelser som tidigare fanns på trafikförsäkringsområdet finns dock fortfarande kvar för motortävlingsförsäkringen. I 11 § föreskrivs således att den som underlåter att fullgöra sin skyldighet att ta motortävlingsförsäkring döms till böter.

Som framgått ovan inträder försäkringsskyldighet endast när ett fordon används inom inhägnat tävlingsområde för de ändamål som omfattas av lagen. Motorsportorganisationer eller andra anordnare av motortävlingar är således inte skyldiga att hålla någon stående försäkring. Vad som är straffbart enligt lagen om motortävlingsförsäkring är således att det vid ett visst tävlingsfall etc. saknats försäkring.

12.9 Förhållandet till annan försäkringslagstiftning

Varken 1927 års FAL (GFAL) eller konsumentförsäkringslagen (KFL) ger någon ledning i frågan, i vad mån de tillämpas på motortävlingsförsäkring; däremot sägs att lagarna inte tillämpas på trafikförsäkringar i den mån annat följer av trafikskadelagen (1 § 4 st. GFAL, 1 § 2 st. KFL). Detsamma gäller den nya försäkringsavtalslagen (NFAL); se 1 kap. 3 §. Det är oklart vad som var anledningen till att MTFL förbigåtts i sammanhanget; möjligen är det fråga om ett förbiseende, som i så fall förekommit flera gånger vid lagstiftning på området.

I 1 § 1 st. 5 KFL sägs den lagen vara tillämplig på ”trafikförsäkring eller annan motorfordonsförsäkring” när försäkringen tecknas av konsument för huvudsakligen enskilt ändamål. Det verkar inte sannolikt att man avsett eller ens tänkt på motortävlingsförsäkring i sammanhanget. I varje fall kan man normalt knappast anse att en tävlingsarrangör eller innehavare av en tävlingsbana handlar som konsument för enskilt ändamål om han tar en försäkring som täcker skada som deltagarna orsakar tredje man. Det bör alltså vara GFAL som är tillämplig på motortävlingsförsäkring.²³ Man får emellertid anta att MTFL såsom den mera speciella lagstiftningen är tillämplig i den mån reglerna avviker från GFAL.

Det kan verka tveksamt om MTFL är en skadeförsäkring eller en personförsäkring. Rörande trafikförsäkring har det sagts i litteraturen att den utgör en skadeförsäkring såvitt den täcker sakskada, medan den snarast skulle vara att betrakta som en olycksfallsförsäkring när den omfattar personskada; enligt TSL fungerade den ju inte längre som ansvarsförsäkring. I själva verket skulle den utgöra en specifik försäkringsform som inte borde begreppsmässigt inordnas under några av GFAL:s försäkringskategorier.²⁴ Något motsvarande skulle kunna sägas om MTFL.²⁵

²³ Jfr Nordenson, a.a. s. 521 f, som anser FAL vara direkt eller analogiskt tillämplig där MTFL saknar bestämmelser.

²⁴ Nordenson, a.a. s. 287 f. Nordenson anser frågan ha övervägande akademiskt intresse. Den saknar dock inte helt betydelse med hänsyn till de olika regler som kan tänkas bli tillämpliga beroende på försäkringens art; se nedan.

²⁵ Det kan dock framhållas att momentet av olycksfallsförsäkring är mindre framträdande vid motortävlingsförsäkring, som ju inte täcker personskada som drabbar föraren eller passageraren.

Avvikande regler i förhållande till GFAL finns i 7–10 §§ MTFL. Genom 7 och 8 §§ inskränks regressrätten utöver vad som följer av 25 § GFAL. I 9 § åläggs försäkringstagaren en speciell underrättelseskyldighet med anledning av ett eventuellt kommande försäkringsfall. Genom att 10 § MFL hänvisar till 17 § TSL kommer reglerna om inskränkning av försäkringskyddet på grund av överträdelse av biförpliktelser enligt avtalet att gälla bara när överträdelsen inträffat efter skadefallet – alltså framför allt försummelser i samband med regleringen av ett försäkringsfall (jfr 21–23 §§ GFAL). Hänvisningarna i paragrafen till 18 och 19 §§ TSL gäller möjligheten att kräva skadestånd i anledning av skadefall som täcks av försäkringen; förhållandet till GFAL blir aktuellt närmast när det gäller regressregeln i 19 § 2 st. Hänvisningen till 31 § TSL avser en preskriptionsregel som väsentligen stämmer med GFAL, medan hänvisningen till 32 § (angående skydd mot utmätning m.m.) innebär ett längre gående skydd än enligt GFAL.

I några fall får GFAL antas reglera förhållanden som inte behandlas i MTFL. Här kan nämnas att reglerna om premien (13–16 §§ GFAL), där bl.a. uppsägning på grund av premiedröjsmål kan få betydelse (se 13 §), samt 21–24 §§, 26–28 §§ och 33 §. Reglerna om räddningsplikt i 52 § GFAL – såvitt angår redan inträffat försäkringsfall – och om räddningskostnader i 53 § kan också tänkas få betydelse.

I NFAL omtalas som nämnt inte heller MTFL. Det får ändå antas att MTFL:s avvikande regler kommer att gälla också i förhållande till den nya lagen. I den mån inte en fråga regleras i MTFL torde de allmänna reglerna om företagsförsäkring tillämpas på samma sätt som tidigare; sålunda skulle 8 kap. gälla bl.a. beträffande försäkringens upphörande på grund av konkurs m.m. (7 §), räddningsplikt (13 §), premien (17 §) och reglering av försäkringsfall m.m. (19 §). Tillämpningen av reglerna om biförpliktelser utesluts liksom tidigare av hänvisningen till 17 § TSL, frånsatt regeln om räddningsplikt (8 kap. 13 § NFAL).

12.10 Annan nordisk lagstiftning²⁶

Den danska Faerdselloven, som reglerar bl.a. skyldighet att ta trafikförsäkring, omfattar enligt § 1 i princip bara trafik på väg som används till allmän trafik²⁷ och följaktligen även motortävlingar som genomförs där. Motortävlingar utanför väg regleras inte av lagen. Trafikministeriet har i administrativ ordning utfärdat bestämmelser rörande tillstånd för motortävlingar (vari inte ingår träningskörning som kan föregå en tävling). Här föreligger en skyldighet att teckna en särskild försäkring till skydd för tredje man, närmast motsvarande den svenska motortävlingsförsäkringen. Den som ansöker om tillstånd att anordna en motortävling skall bifoga bevis om att sådan försäkring finns. Föraren kan skyddas genom en olycksfallsförsäkring ingående i en licensförsäkring som det danska Bilsporförbundet tillhandahåller.

I *Finland* är trafikförsäkringslagen med dess regler om försäkringsplikt inte tillämplig när ett fordon används i tävlings-, tränings- eller prövningssyfte på ett från trafiken avskilt område (§ 2 p. 4); det fordras en inhägnad eller övervakning som avskiljer området från omkringliggande mark så att en normal person måste lägga märke till det.²⁸ För verksamhet av angivet slag inom inhägnade områden skall finnas en licensförsäkring som är en olycksfallsförsäkring och ger föraren ett försäkringskydd. Vid motortävlingar är tredje man (åskådare) alltid skyddad. Nyligen har införts en speciell trafikförsäkring för oregistrerade fordon som skall användas i trafik under mycket kort tid, t.ex. när en motocrossmotorcykel skall färdas på allmän väg eller brukas på ett inte inhägnat område.

Den *norska* bilansvarsloven av 1961 gäller inte beträffande skador orsakade då ett fordon deltar i tävling på avstängda ställen i enlighet med särskilt tillstånd ("medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde steder i samhöve med serleg politiløyve"; § 2 st. 1 c). Med avstängda ställen menas ett

²⁶ De följande uppgifterna bygger delvis på upplysningar från Trafikförsäkringsföreningen.

²⁷ Enligt § 2 utgör väg "vej, gade, cyklesti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, ste eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat".

²⁸ Se Hoppu, Suomen Vakuutusoikeus s. 293 f.

område som för tillfället är spärrat för allmän färdse; det behö-
ver inte vara inhägnat bara avspärrningen är försvarligt effektiv.
Med ”motorvognrenn” avses alla slags motortävlingar, inklusive
tillförlitlighetstävlingar.²⁹ Försäkringsskyddet för tävlingsdelta-
gare är normalt ordnat genom en kollektiv olycksfallsförsäkring
som tecknas av respektive förbund för deltagande medlem. Nå-
gon försäkringsplikt har inte den som arrangerar en hastighets-
tävling, men det finns en försäkring för arrangören påminnande
om den svenska motortävlingsförsäkringen.

²⁹ Se om paragrafen Nygaard, Bilansvar (1990) med hänvisningar till motiven.

13 Motorsport; nuvarande förhållanden

Motorsport bedrivs i dag både som hobby och professionellt med motorfordon av olika slag – tävlingsfordon eller ordinära bilar eller motorcyklar, ofta dock specialkonstruerade för verksamheten. Tävlingar förekommer på inhägnade områden, på vägar eller i terräng.

Vad angår bilsporten, kräver de olika grenarna licenser med växlande kompetenskrav, utfärdade av Svenska Bilsportförbundet. På inhägnade banor bedrivs bl.a. *rallycross*, *racing*, *folkrace*, *dragracing*, *crosscart* och *gocart*. *Rally* körs på avlysta vägar, med mellanliggande transportsträckor på vägar öppna för trafik. *Off-road* körs delvis i terräng, ofta på privata marker. Viss terrängkörning saknar tävlingsinslag, såsom *terräng touring*. *Bilorientering* körs på allmän väg eller andra småvägar och utgör inte någon hastighetstävling.

Motorcykelsport bedrivs vanligen med tvåhjuliga motorcyklar med motorer med mycket varierande cylindervolym (50 – 750 kccm). Vissa typer av mc-sport utövas på banor med specialkonstruerade maskiner; för deltagande fordras i regel särskilda licenser utfärdade av Svemo. På inhägnade banor kör man *speedway*, *roadracing*, *dragracing* (huvudsakligen), *supermotard* och *motocross* (på slutna bana i terrängen). *Iceracing* utövas på isbanor – frusna sjöar eller spolade rundbanor. Mc-sport som körs i terräng är *enduro* och *trial* – den senare en balanssport där hastigheten saknar betydelse. *Backetävling* (*backe*) innebär körning uppför en avlyst väg med brant stigning. – *Snöskotersport* kan bedrivas i terräng och på särskilda banor.

På senare år har börjat förekomma nya typer av tävlingar: *streetracing* och *blackracing*. Streetracing är ingen erkänd motorsport; den utgör i allmänhet en improviserad kappkörning, där inte något tillstånd har getts eller ens begärts. Det är därför svårt att säga hur ofta streetracing förekommer. Med blackracing menas körning som genomförs med tillstånd av polismyndighet enligt ordningslagens regler om offentlig tillställning. Två bilar kör då en uppgjord sträcka, varvid tidtagning sker. Avstängningar och avspärrningar sker på sträckan. Organisationer som genomför blackracing brukar anse att det inte rör sig om tävling (inte heller uppvisning). Här finns en ansvarig anordnare. Blackracing lär förekomma i ökad omfattning, numera inte bara i större städer utan också i mindre orter samt utanför tätorter. Såvitt känt har hittills ingen utomstående skadats vid blackracing; vid illegal streetracing har däremot flera dödsolyckor inträffat. Diskussioner pågår mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket om hur frågan om dessa aktiviteter skall lösas i framtiden. Man avser att se över möjligheten att utfärda föreskrifter för att minska risker för deltagare och åskådare.¹

Tävlingar och uppvisningar i motorsport kräver tillstånd av polismyndighet eller – om tävlingar sker på väg eller i terräng – av länsstyrelsen (se 2 kap. 4, 6 och 8 §§ ordningslagen, 1993:1617 samt 3 kap. 84 § trafikförordningen, 1998:1276). Anordnare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet på tillstånd riskerar straffansvar.² – Det kan nämnas att om något tävlingsmoment inte är förlagt till väg utan endast förutsätter att deltagarna förflyttar sig på vägen utan krav på viss hastighet eller tid, tillstånd för tävlingen inte anses behövt – t.ex. vid vissa motortävlingar som går ut på kartläsning eller laglydigt och omdömesgillt färdstätt.³

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om motorsport meddela föreskrifter som behövs, från

¹ Det anförda bygger på uppgifter från Rikspolisstyrelsen och från försäkringsbolag.

² Se för ordningslagens del 2 kap. 29 § (undantag enligt 30 § om försummelsen med hänsyn till omständigheterna kan anses ursäktlig och inte har vållat någon olägenhet) samt för trafikförordningens del 14 kap. 1 §.

³ M. Eriksson m.fl., Trafik-Rättsfall, kommentar 1998) s. 139.

säkerhetssynpunkt, t.ex. angående anläggningens utförande eller olycksberedskap vid anläggningen (2 kap. 31 § ordningslagen). Med anläggning avses sådant som bana, publikområden, poster- ingar, depåer, publikavspärningar, skyddsanordningar m.m. Så- dana föreskrifter och allmänna råd angående motorsport på bana och i terräng har meddelats av Rikspolisstyrelsen (RPSFS 2000:23 och 24). Av dessa framgår bl.a. följande. Föreskrifterna skall gälla vid tävling och uppvisning. Om en bana är belägen intill allmän väg, skall särskilda åtgärder vidtas för att hindra att trafikanter på vägen distraheras av verksamheten på banan. En bananläggning skall ha erforderliga tillfarts- och utrymningsvä- gar samt utryckningsvägar, och inom en anläggning skall finnas servicevägar för att medge en hög brand- och olycksberedskap. För en bana på sjöis krävs viss tjocklek och tillräcklig bärkraft hos isen. Tävlingsarrangören ansvarar för att åskådare och andra personer som uppehåller sig inom en riskzon – dock inte funk- tionärer, räddningspersonal m.fl. – skall ha fullgott skydd genom särskilda, närmare beskrivna skyddsanordningar: naturliga hin- der, barriärer och upptagningsnät som skydd mot fordon som kör av banan och skyddsnet mot splitter eller kringflytande delar i samband med en olycka. Riskzonen bestäms med ledning av uppbromsningssträckan i varje punkt av banan för det snabbaste fordonet. Publikområden skall placeras, utformas och anpassas vid banans linjeföring så att de blir säkra och avgränsas så att det klart framgår inom vilket område som publiken får uppehålla sig. Mot banan skall det finnas en avgränsning minst 1,2 m hög. Sär- skilda föreskrifter ges om sjukvårdsberedskap, beredskap mot brand samt vissa andra säkerhetsanordningar. – Beträffande täv- ling och motorsport i terräng gäller vissa liknande föreskrifter. En tävlingssträcka skall vara markerad så att det tydligt framgår att en tävling pågår. Ett område som särskilt anvisas för publik skall vara avgränsat eller avspärrat på sådant sätt att det klart framgår var publiken får uppehålla sig. Avspärningen skall vara ca 1,2 m hög. Om den lätt kan forceras skall den vara bevakad.

För tävling på väg finns särskilda föreskrifter utfärdade av Vägverket. Bl.a. sägs där att ansökan om tillstånd till tävling med

motordrivna fordon på väg skall sändas in till vederbörande länsstyrelse minst två månader före planerad första tävlingsdag (om tävlingen berör flera län minst tre månader dessförinnan). Ansökan skall innehålla bl.a. namn och adress på arrangören och den ansvarige tävlingsledaren jämte en rad andra uppgifter, bl.a. om säkerhetsanordningarna vid tävlingen. Enligt föreskrifterna skall ett tävlingsmoment som kräver avstängning för annan trafik än tävlande och funktionärer normalt inte tillåtas på allmän väg (undantagsvis dock vägar med ringa trafik som inte är av genomfartskaraktär). Bestämmelser ges om säkerhetsarrangemang för att minimera riskerna för åskådare och utomstående. På de olika delsträckorna i en tävling bör det normalt vara ett startmellanrum på minst en minut mellan varje tävlande.

Svenska Bilsportförbundet och Svemo har dessutom utfärdat mycket ingående tävlingsregler för olika tävlingar. De syftar bl.a. till att minska olycksrisken så mycket som möjligt; farliga överträdelser straffas strängt enligt dessa bestämmelser.

Vad angår *försäkringsförhållanden*, utgör banor där motorsporten bedrivs i allmänhet inhägnade tävlingsområden, där motortävlingsförsäkringen gäller vid alla tävlingsmoment. Vägar kan också vara inhägnade, men hur det förhåller sig med försäkringsskyddet i detta fall synes osäkert. I varje fall står det klart att motortävlingsförsäkring i regel inte gäller vid rally, offroad, backe och terräng touring samt – för mc-sportens del – enduro och trial. I dessa fall blir TSL tillämplig, och de skadelidande – liksom också förare och passagerare i deltagande fordon – skyddas av trafikförsäkringen. Detsamma gäller vid streetracing och blackracing.

Motortävlingsförsäkring meddelas för närvarande bara av ett försäkringsbolag, fast flera andra har koncession för försäkringen; förhållandet har enligt uppgift varit detsamma ända sedan lagstiftningen tillkom 1976. Resultatet blir att när skada orsakas av oförsäkrade fordon det är detta enda bolag som i sista hand svarar för ersättningen (jfr 6 § andra meningen MTF). – Några särskilda försäkringsvillkor finns ovanligt nog inte, utan i varje fall för närvarande hänvisar försäkringsavtalet bara till MTF.

På senare år har dessa försäkringar endast tecknats av de stora motororganisationerna – Svenska Bilsportförbundet och Svemo – på årsbasis för samtliga tävlingar vartill respektive organisation lämnat tillstånd. De tecknar alltså inte försäkring i egenskap av arrangörer eller innehavare av tävlingsområden (jfr 1 § 1 st. MTFL), men resultatet torde bli detsamma; man kan anse försäkringarna tecknade på arrangörens eller innehavarens vägnar. På detta vis får man med också de internationella förare som tävlar i Sverige, under längre tid eller tillfälligt. Tidigare hände det att enskilda banägare, främst ägare av gocart-banor, tecknade sådana försäkringar. Samtidigt anses det förekomma åtskilliga andra arrangemang där inte någon motortävlingsförsäkring gäller. Ibland kan de rubriceras som tävling, men det förekommer också att exempelvis företag hyr en anläggning för att anställda skall få öva sig i avancerad körning. Enligt uppgift är det sällsynt att försäkring tecknas för ett särskilt arrangemang.

Motortävlingsförsäkringen ger som nämnt inget förar- eller passagerarskydd, men en tävlingslicens är förenad med en speciell olycksfallsförsäkring till förmån för förare och passagerare. Eftersom licens krävs för all motorsport kommer dessa kategorier att i regel också vara försäkrade, fast för begränsade belopp.

Beträffande tävling och annan körning utanför inhägnade tävlingsområden gäller alltså trafikförsäkringen. Som redan antytts har gränsdragningen mellan försäkringarna – inte bara begreppet ”inhägnat område” utan också formuleringen ”träning, övningskörning, uppvisning eller liknande användning” – vållat svårigheter i praktiken och lett till meningsskiljaktigheter mellan representanter för motorsporten och försäkringsbolagen. I flera tveksamma fall lär det ha blivit trafikförsäkringen som fått bära ansvaret.

Enligt upplysningar från försäkringshåll är enduro och motorcross mest riskabla för föraren av de olika motorsportgrenarna, medan rally och sådana höghastighetsgrenar som dragracing innebär de största riskerna för tredje man – närmast åskådare men särskilt vid körningar på bana även för funktionärer. Utom has-

tighetstävlingar anses träning för sådana tävlingar innebära stora risker.

Skadefall vid sammanstötningar med fordon som har vanlig trafikförsäkring lär vara sällsynta; när de förekommer, mestadels vid större endurotävlingar, brukar skadan regleras av den enskildes trafikförsäkring. – Sakskador i andra sammanhang är i övrigt ytterligt ovanliga vid motorsport.

14 Överväganden rörande motortävlingsförsäkringen

Förslag: Motortävlingsförsäkring skall omfatta dels organiserade hastighetstävlingar, dels träning för tävling på inhägnade områden. I övrigt föreslås några mindre ändringar i lagstiftningen, bl.a. en höjning av maximibeloppet för ersättningen till samma nivå som ersättningen vid trafikförsäkring. – En alternativ lagtext läggs fram som närmare ansluter till ett förslag som lagts fram från försäkringsbranschens sida.

14.1 Kritiken mot nuvarande ordning

Enligt utredningsuppdraget blir vid översynen av försäkringsförhållandena vid tävlingsverksamhet en första fråga om trafikförsäkringen över huvud taget skall ha ansvar för sådan verksamhet; i så fall skall övervägas i vad mån detta ansvar skall begränsas och om det nuvarande undantaget för vissa verksamheter inom inhägnat tävlingsområde är ändamålsenligt. Även andra frågor om försäkring vid dessa verksamheter får tas upp.

Reglerna om motortävlingsförsäkring är snart 30 år gamla. En ledande synpunkt vid deras tillkomst, liksom beträffande andra särbestämmelser rörande motortävlingar, har varit att vissa speciella olycksrisker som förekommer i sådana sammanhang inte bör bäras av den allmänna trafikförsäkringen. Det står emellertid klart att de verksamheter försäkringen avser delvis har förändrat karaktär. Sålunda går tävlingar i allt större utsträckning utanför inhägnade tävlingsområden i vanlig mening, exempelvis vid rally, offroadkörning och enduro; ofta förekommer s.k. streetracing,

som ordnas i mera improviserade former på vanliga gator och vägar utan något tillstånd av polismyndighet. I andra fall sker liknande körningar med tillstånd (blackracing). Det har vidare blivit vanligt att också inhägnade banor används på olika sätt med trafikförsäkrade fordon utan att man kan tala om tävling, träning, uppvisning, övningskörning eller uppvisning i vanlig mening. Detta har lett till att problemen med tolkning av undantaget från TSL, vilket alltid vållat svårigheter, har fått ökad betydelse. Intresset för motorsport har gått upp i åldrarna; det lär idag inte längre vara en typisk ungdomssysselsättning, som man antog vid reglernas tillkomst år 1976, och inslaget av kvinnor har ökat markant.

Som redan antytts har bestämmelserna kritiserats från både försäkringsbranschens och motorsportorganisationernas sida. På båda håll framhåller man vikten av att en klar gräns dras för vad som faller under den ena och den andra försäkringen, något som skulle underlätta informationen till organisationerna och deras medlemmar om vad som egentligen gäller och dessutom borde förhindra tvister. Den nuvarande gränsdragningen enligt 1 § 1 st. 2 p. TSL och 1 § MTFL har vållat åtskilliga problem i praktiken, särskilt när det gäller att precisera de verksamheter på inhägnat område som undantas från trafikförsäkringen och begreppet inhägnat tävlingsområde. – På försäkringshåll ifrågasätter man vidare om trafikförsäkringen alls skall svara för skador under tävlingsverksamhet, särskilt som förhållandena där har ändrats sedan reglernas tillkomst. Skaderiskerna har blivit ett allt större bekymmer. I synnerhet gäller detta förarskador vid tävlingar där trafikförsäkringen gäller – alltså utanför inhägnade tävlingsområden. Visserligen har både Vägverket och motorsportorganisationerna meddelat föreskrifter som skall minska olycksriskerna, men de är alltså betydligt större än vid vanlig körning. Fordonsägare som inte ägnar sig åt motorsport finner det inte rimligt att solidariskt med tävlingsförarna betala alla de skador som orsakats vid denna speciella användning av fordonen. Det anses svårt att bestämma trafikförsäkringspremierna på ett lämpligt och försäkringsmässigt försvarligt sätt i dessa fall. Genom att

TSL inte ger utrymme för att reducera eller utesluta skyddet vid fareökning (jfr 17 §) kan man inte ta vederbörlig hänsyn till den väsentligt förhöjda risken när fordon används vid tävlingar utanför inhägnade banor. Möjligheterna sägs över huvud taget vara begränsade att kontrollera användning av detta slag, inte bara vid sådan verksamhet som streetracing med dess lösliga eller obefintliga organisation utan också annars. – Även fränsett sådana närmast försäkringstekniska problem sätter man från branschens sida i fråga det rimliga i att full ersättning regelbundet utgår från trafikförsäkringen till skadade förare och andra som aktivt deltar i tävlingar på vägar och i terräng, trots det risktagande detta innebär (jfr nedan).

Ett särskilt problem som framhållits för utredningen är att motortävlingsförsäkringen för närvarande meddelas bara av ett enda bolag, trots att ett flertal andra bolag har koncession och skyldighet att meddela försäkring (se 11 ovan). På detta vis har reglerna om fördelningen mellan olika försäkringsanstalter i 6 § MTFL mist sin betydelse; eftersom anstalternas inbördes ansvar fördelas efter förhållandet mellan premierna i varje anstalt, får samma bolag stå för skadorna på inhägnade tävlingsområden, vare sig arrangören har tecknat motortävlingsförsäkring eller ej.

Det finns goda skäl att instämma i många av de kritiska synpunkter som på detta vis framförts från olika håll. Även om nuvarande ordning en gång i tiden kan ha framstått som motiverad står det i dag klart att den har sina brister ur både lagteknisk och försäkringsmässig synvinkel. Samtidigt får beaktas den grundläggande tanken bakom TSL att ge skydd mot alla personskador som uppkommer i samband med trafik med motorfordon, på förare lika väl som på passagerare och utomstående. De sociala och humanitära hänsyn som motiverat denna reglering har samma tyngd i dag som när lagstiftningen tillkom. – Det kan vidare framhållas att utredningens uppdrag i denna del är begränsat till frågor som har samband med motortävlingar och liknande verksamhet; i detta sammanhang är det inte möjligt att föreslå mera grundläggande ingrepp i trafikskadelagstiftningen.

Frågan blir då om man med mera begränsade reformer kan avhjälpa de olägenheter som påtalats.

Från försäkringsbranschens sida har inkommit flera mera detaljerade förslag hur försäkringssystemet skall ordnas i framtiden. Till en början har man från branschens sida föreslagit en omläggning av systemet så att försäkringsplikten enligt MTFL skulle läggas på föraren i stället för arrangören eller områdets ägare eller innehavare; denna ordning skulle eventuellt kompletteras med ett subsidiärt ansvar för arrangören, om denne försummar att kontrollera att en förare innehar giltig motortävlingsförsäkring. En förare har många gånger flera motorfordon att tävla med, och många fordon framförs bara på inhägnat område; förare skulle om förslaget genomförs få möjlighet att "bygga" nya tävlingsfordon under samma försäkringsskydd. Många fordon kan användas både i den dagliga trafikmiljön och i tävlingssammanhang. Allt detta skulle enligt branschen tala för att föraren bör bära ansvaret för skador gentemot tredje man genom en särskild försäkring, som däremot inte skulle ersätta skador på förare, passagerare och medtävlare. På detta vis blir det dessutom lättare att låta även streetracing omfattas av MTFL. En annan fördel skulle vara att möjligheten ökar att flera försäkringsbolag meddelar motortävlingsförsäkring och delar på ansvaret för oförsäkrade motorfordon, vilket också skapar bättre förutsättning för konkurrens och bättre fördelning av kostnaderna för skador som orsakas av oförsäkrade fordon.

I ett yttrande från en arbetsgrupp gemensam för försäkringsbranschen har ytterligare utvecklats de invändningar man har mot nuvarande regler, varvid man utgått från ett preliminärt utkast från utredningens sida. Utöver vad som förut sagts anförs där i huvudsak följande. Träning för tävlingsverksamhet medför särskilda risker oavsett om den utförs inom eller utanför ett inhägnat tävlingsområde. Dessa risker liknar eller kan kanske till och med vara större än de risker som föreligger vid tävling. Den förare som deltar i träningen handlar i medvetande om att risken för olycksfall är avsevärt högre än vid vanlig trafik. Enligt branschens mening torde det i de flesta fall inte vara särskilt svårt att

avgöra om det varit fråga om vanlig körning eller träning; gränsdragningsfrågor av detta slag hanteras redan i dag i samband med reglering av kaskoskador. De särskilda risker som är förknippade med träning för tävling motiverar att sådan verksamhet generellt bör omfattas av MTFL. Det skulle vara svårförståeligt om den förare som tränar utanför tävlingsområde skulle bli betydligt bättre ställd ersättningsmässigt än den som tränar inom ett tävlingsområde. – Om man alltjämt skulle ha särskilda regler för träning utanför tävlingsområde, är möjligen begreppet ”*avgränsat tävlingsområde*” aningen klarare; ett alternativ är att bara tala om ”tävlingsområde”. – Att som i utkastet utvidga motortävlingsförsäkringens område med användning av begreppet *organiserad tävling* är oklart. I praktiken torde all tävlingsverksamhet, inklusive streetracing, vara organiserad i någon mening. Att ställa krav på att tävlingen skall vara anordnad av viss organisation förefaller inte heller lämpligt med tanke på att motorsportens organisationsstruktur och själva träningsformerna kan ändras med tiden; ett sådant krav skulle också kunna medföra konkurrensmässiga komplikationer. MTFL bör omfatta all hastighetstävling oavsett i vilken regi den bedrivs, även streetracing. Det vore orimligt att de förare som ägnar sig åt sådan ofta illegal verksamhet genom tillämpning av TSL försätts i en ersättningsmässigt klart gynnad position jämfört med tävlingsförare som ägnar sig åt legal verksamhet. Det bör i de flesta fall vara möjligt att bedöma om streetracing förekommit. Också sådana bedömningar förekommer redan i dag vid kaskoskador. – En avgränsning till hastighetstävling skulle också vara olycklig. Det förekommer även andra tävlingar med riskmoment som inte kännetecknar vanlig trafik, såsom freestyletävlingar med motortävling och snöskoter, där föraren gör volter och konster av olika slag som sedan bedöms, och s.k. Formula Off Road, där tävlingsmomentet går ut på att i sandbranter försöka forcera olika banor på ett felfritt sätt. – Vissa uppvisningar medför extrema skaderisker i jämförelse med vanlig trafik, t.ex. kringresande ”motorcirkusar”. Sådana riskfyllda aktiviteter bör definitivt inte omfattas av den vanliga trafikförsäkringen. Dessa risker är i likhet med

hastighetstävling- och träningsverksamhet inte heller lätta att premiesätta på lämpligt sätt som trafikförsäkringspremier.

14.2 Utvidgning av trafikförsäkringen?

Det kan verka som en närliggande lösning att – som bl.a. trafikskadautredningen en gång i tiden föreslog – låta trafikförsäkringen omfatta alla skador i följd av trafik med motorfordon, även inom inhägnat tävlingsområde. Man skulle alltså stryka undantaget i 1 § 1 st. 2 p. TSL och upphäva MTFL. Skyddet mot personskador i trafiken skulle bli generellt; förare och passagerare skulle i alla sammanhang kunna räkna med att de förmånliga ersättningsreglerna i TSL är tillämpliga. På detta vis skulle man också undgå alla besvärliga gränsdragningsfrågor. Regelsystemet skulle bli betydligt enklare.

Också andra vägande skäl skulle kunna anföras för en sådan reform. Det nuvarande systemet innebär att tävlingsdeltagarna själva inte skyddas mot personskador genom trafikförsäkringen utan i bästa fall genom en olycksfallsförsäkring, som ger ett betydligt sämre skydd. Detsamma gäller passagerare, som normalt helt saknar skuld till inträffade olycksfall. Ändringen skulle innebära att de ursprungliga tankarna bakom trafikskadelagen genomfördes konsekvent.

Även ur försäkringsbolagens synvinkel borde en reform av detta innehåll ha vissa fördelar. Som nyss antydde har situationen förändrats sedan den nuvarande ordningen tillkom för snart 30 år sedan. Försäkringsverksamheten har numera avreglerats, vilket ger större möjlighet för de enskilda bolagen att finna lösningar på försäkringstekniska problem av olika slag. Om en avgränsning skall ske med sikte på en lämplig riskfördelning finns onekligen den bästa sakkunskapen på området inom försäkringsbolagen. Det kan verka svårt att vid en särskild lagstiftning finna regler som passar alla bolag; man borde därför kunna ge dem frihet att utforma premier och villkor på ett lämpligt vis inom ramen för TSL:s regelsystem. Över huvud taget skulle det förenkla regelsystemet om man slapp denna särreglering av mo-

tortävlingsförsäkring t.ex. när det gäller koncession och försäkringsplikt.

Argumentet att högre trafikförsäkringspremier skulle minska ungdomens intresse för motorsport, som spelade sådan roll för riksdagens inställning vid TSL:s tillkomst, har knappast samma tyngd i dag. Den nuvarande ordningen är naturligtvis billigare för berörda ungdomar, men i andra fall kan en fordonsägare inte komma ifrån att betala det skydd trafikförsäkringen ger; på denna punkt ger lagen en viktig social förmån oavsett vad den enskilde tycker. Man kan fråga, om det förhållandet att någon frivilligt deltar i en farlig sport är ett tillräckligt skäl för att beröva honom denna förmån. För övrigt lär i många fall det inte vara deltagarna själva utan någon annan – kanske deras organisation eller en representant för biltillverkaren – som äger ett deltagande fordon och följaktligen skulle vara försäkringspliktig enligt trafikskadlagen. Om det skulle anses angeläget att en fordonsägare slipper betala för de särskilda riskerna vid tävlingar av olika slag finns det möjlighet att tävlingsarrangörer åtar sig betala den del av premierna som avser skyddet för tredje man; de skulle ju i gengäld slippa att bekosta motortävlingsförsäkringen.

Å andra sidan talar alltså vissa försäkringsmässiga skäl mot att låta trafikförsäkringen omfatta skador även vid tävlingar och jämförliga sysselsättningar. Själva syftet med denna försäkring innebär att man inte kan använda vilka metoder som helst för att uppnå en tillfredsställande ordning från försäkringssynpunkt. Meningen är ju att inom ramen för ett obligatoriskt försäkringssystem låta motorsporten bära de ökade risker den medför. Men TSL ger som sagt inte möjlighet att använda fareökningsregler för att kontrollera risken – för övrigt inte heller säkerhetsföreskrifter. Den naturliga utvägen att premierna höjs när ett fordon används i sådana sammanhang skulle nog fungera när ett fordon enbart eller väsentligen brukas vid tävling (och kanske vid träning för sådan tävling), men många fordon används ju också på andra sätt. Det har framhållits att om man t.ex. höjer premierna i den utsträckning ett fordon används vid rallykörning, det kan befaras att åtskilliga förare underlåter att anmäla en sådan an-

vändning. Inträffar en personskada vid ett oanmält rally, kan inte försäkringsbolaget vägra att utge ersättning, antingen det är försäkringstagaren själv eller någon annan som skadats. Bolaget kan naturligtvis föreskriva en självrisk med stöd av 21 § TSL, men den omfattar högst en tiondel av basbeloppet och torde därför ha begränsad preventiv effekt (vartill kommer att försäkringsbolaget kan ha besvär att få ut självrisk från försäkringstagaren i sådana fall där ersättningen inte betalas till denne utan till tredje man). Och händer inget vid tävlingen, kan deltagaren ofta komma undan utan någon premiehöjning. Visserligen borde det finnas möjligheter att låta tävlingsarrangören eller en motorsportorganisation anmäla deltagarna med uppgift om deras försäkringsbolag, men det är tveksamt om en sådan administrativ apparat skulle fungera.

En utvidgning av TSL på angivet sätt skulle vidare innebära att även fordon som bara används inom inhägnat tävlingsområde skulle bli trafikförsäkringspliktiga. Vad angår typiska tävlingsfordon, registreras de för närvarande inte när de används bara på sådana områden (se 13 § lagen 2001:558 om vägtrafikregister). Här uppkommer det särskilda problemet hur ett försäkrat fordon skall identifieras; det har framhållits att dessa fordon till stor del består av delar som kan utbytas t.o.m. under tävlingens gång, något som skulle göra det svårt att tala om försäkring av ett visst fordon. – Detta problem verkar dock inte olösligt. Det borde vara möjligt att något slags identifieringsmärke anbragtes på ett oregistrerat fordon som kunde utgöra bevis om försäkringen bl.a. när en skada skall regleras.

Här finns anledning att återkomma till ett resonemang från försäkringshåll som redan berörts i det föregående. Enligt 12 § TSL kan ersättning för personskada – även på förare – jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom vårdslöshet medverkat till skadan; ersättning till förare som gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan också jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet medverkat till skadan. (Den sistnämnda regeln har diskuterats i avsnitt 10.) Man har framhållit att särskilt deltagande i en motortävling innebär ett risktagande

som på sätt och vis är jämförligt med körning i alkoholpåverkat tillstånd. Jämförelsen är naturligtvis inte helt rättvisande, eftersom rattfylleri är en straffbar handling och bl.a. preventiva skäl talar för att reducera ersättningen i sådana sammanhang, medan motsvarande argument inte på något sätt framträder vid motorsport. Inte heller går det att beteckna medverkan vid organiserade tävlingar och liknande som vårdslöst i och för sig, med det klander som uttrycket innebär, och ännu mindre som grovt vårdslöst. Däremot kan sägas att den förare som deltar i en hastighetstävling har handlat i medvetande om en betydligt ökad risk för olycksfall. Det är här fråga om ett förfarande som i NFAL likställs med grov vårdslöshet när det gäller framkallande av försäkringsfall bl.a. vid olycksfallsförsäkring (12 kap. 9 §).

Enligt detta resonemang kunde det vara skäl att införa en liknande jämkningsgrund också i 12 § TSL, om trafikförsäkringen skulle gälla vid all tävlingskörning. Första meningen skulle kunna formuleras så: ”Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet *eller annars genom att medvetet ta en betydande risk* har medverkat till skadan.” (Jfr 12 kap. 9 § 3 st. NFAL.) Det skulle innebära att skada på förare i sådana sammanhang visserligen normalt skulle ersättas men med ett jämkat belopp; vill föraren vara säker på full ersättning, får han teckna olycksfallsförsäkring. Någon gång – exempelvis vid olaglig streetracing – kan en särskilt vårdslös körning medföra att ingen ersättning utgår. Genom ändringen skulle vissa problem som TSL medför från branschens synpunkt bli betydligt mindre, om också de inte skulle helt falla bort.

Emellertid kan man vänta att en sådan regel framstår som föga rimlig eller i vart fall svårförståelig särskilt för tävlingsförare och andra berörda. Deras risktagande anses ju annars helt acceptabelt från samhällets synpunkt. Från försäkringshåll har vidare framhållits att en regel formulerad på detta vis kunde bli svår att tillämpa och ge upphov till tvister i samband med skaderegleringen. Enligt utredningens mening framstår det dessutom som tveksamt om en ändring i TSL av detta väsentliga slag ingår i ut-

redningsuppdraget, särskilt som den skulle motivera en följdändring i den liknande medvållanderegeln i 6 kap. 1 § SkL (något som ansågs erforderligt när regeln om jämkning vid rattfylleri infördes på förslag av lagutskottet år 1975). Sådana frågor får tas upp vid en eventuell mera allmän översyn av dessa regler (se 8.5 ovan). En annan sak är att en strängare tillämpning av den nuvarande medvållanderegeln i TSL kan vara motiverad vid viss särskilt farlig användning av fordonet; utredningen återkommer till detta.

Även om ganska vägande argument synes tala för att låta trafikförsäkringen ta över alla dessa skaderisker, eventuellt i förening med en ändring i TSL:s medvållanderegeln, är alltså åtskilliga försäkringstekniska och andra problem förbundna med ett sådant generellt trafikförsäkringsskydd. Det är tydligt att man från försäkringsbranschens sida skulle ha svårt att acceptera en reglering av detta slag, med de komplikationer den kan innebära; inläggen från detta håll har gått ut på att minska trafikförsäkringens tillämpningsområde så mycket som möjligt. Utredningen konstaterar alltså, med visst beklagande, att det trots allt inte finns tillräcklig anledning att lägga fram ett förslag av detta innehåll. Andra alternativ bör övervägas.

14.3 Annan gränsdragning för motortävlingsförsäkringen?

Från försäkringsbranschens sida har som nämnts lagts fram vissa förslag som i stora drag innebär att plikten att teckna motortävlingsförsäkring skall flyttas över från arrangören och tävlingsområdets innehavare till föraren av fordonet. Vidare skulle gränsen för försäkringsplikten dras med hänsyn till förarens mer eller mindre riskfyllda aktivitet, inte till i vilken plats eller i vilken regi aktiviteten utförs. (Se 14.1 ovan.)

Förslaget har av naturliga skäl präglats av försäkringstekniska överväganden, och från denna synpunkt ter det sig motiverat och väl avvägt. Man kan visserligen anmärka att någon utredning inte åberopats vare sig om skadefrekvensen i de olika situationer som

förslaget berör eller om de konsekvenser som de olika förslagen kan väntas få för försäkringens ekonomi; de rekommendationer branschen framfört synes väsentligen bygga på allmänna erfarenheter i olika bolag, inte på någon statistik. Detta är emellertid normalt i diskussionen om olika lösningar på försäkringsområdet, och det hindrar inte att branschens synpunkter är väsentliga i sammanhanget.

Samtidigt får understrykas att också andra hänsyn måste påverka regleringen. Branschens förslag går ut på att en rad risker skulle föras över från trafikförsäkringen till motortävlingsförsäkringen. Som förut betonats får man dock hela tiden hålla i sikte det allmänna syftet med trafikskadelagstiftningen, att även förare och passagerare i så stor utsträckning som möjligt skall vara skyddade mot personskador (frånsett i vissa fall av medvållande). Sådana överväganden väger alltså tungt. Undantag från TSL, med åtföljande försämring av skyddet, bör bara ske när mycket starka försäkringstekniska skäl talar för detta. – En annan viktig synpunkt bör vara att gränsdragningen för den straffsanktionerade plikten att teckna den ena eller andra försäkringen bör göras så klar som möjligt, för att undvika rättsosäkerhet för enskilda som berörs av regleringen och komplikationer vid skaderegleringen. Just oklarheten i den nuvarande ordningen har varit ett skäl för utredningsuppdraget. Att lämna avgränsningen till rätts-tillämpningen skulle vara mindre lämpligt bl.a. med hänsyn till att såvitt känt tvister av detta slag mycket sällan går till domstolarna. Tydliga regler i detta hänseende måste också vara i branschens intresse. Detta talar mot att en sådan faktor som ris-kens storlek skulle bli avgörande för försäkringsplikten; i stället finns det anledning att i möjlig mån hänvisa till mera preciserade kriterier när försäkringsplikten bestäms.

Som framgått är en vanlig invändning mot den nuvarande ordningen just att den medfört ovisshet angående gränsdragningen mellan trafik- och motortävlingsförsäkring. Flera av de begrepp som används i TSL:s undantagsregel – ”träning”, ”övningskörning”, ”liknande användning av motordrivet fordon” – kan tolkas på olika sätt, och man kan också tveka när ett tävlingsområde är

inhägnat i lagstiftningens mening. Varken lagtext eller motiv är helt tillfredsställande från denna synpunkt. Naturligtvis är det nära nog omöjligt att avgränsa olika försäkringsområden så att inga som helst tvivel uppstår, men i det aktuella fallet tycks klara regler ha så pass stor betydelse både för försäkringsbranschen och för försäkringstagarna att man inte kan bortse från kritiken. Till detta kommer att den nuvarande avgränsningen som nämnt har nackdelar också från försäkringsmässiga synpunkter.

En möjlighet skulle vara att utesluta tillämpning av TSL vid *all* användning av motordrivna fordon inom inhägnade tävlingsområden – inte bara vid sådana särskilda verksamheter som anges i lagens 1 §. En sådan gränsdragning är onekligen klar. Det kan emellertid invändas att dessa områden används också i mera alldagliga sammanhang, och en lagändring som den angivna skulle beröva förare och passagerare deras skydd vid varje färd på områdena. Vill man undanta särskilt riskabel verksamhet, är det snarare motiverat att särbehandla tävlingskörning. Då får man diskutera en avgränsning på andra grunder.

En tänkbar lösning skulle här vara att låta den särskilda motortävlingsförsäkringen gälla just vid tävling, oavsett var den äger rum. En liknande särreglering förekommer som nämnt i Norge: bilansvarslagen gäller inte när fordonet deltar i tävling på avstängda ställen i enlighet med särskilt tillstånd, och härvid krävs inte att området är inhägnat.

Goda skäl kan anföras för en sådan lösning. Det är här de största riskerna uppkommer för åskådare och funktionärer, och allmänt sett lär också riskerna för förare och andra som följer med fordonet öka påtagligt när tävlingsmomentet kommer in i bilden, var det än sker. Gränsdragningen innebär att man samtidigt skulle utvidga motortävlingsförsäkringen (och undantaget i TSL) till att gälla tävlingar utanför inhägnade tävlingsområden – alltså även rally, enduro, backe och liknande arrangemang. I så fall undgår man att det stora kollektivet av bilägare får betala dessa särskilda risker. Lösningen tillgodoser alltså försäkrings-tekniska hänsyn. Skyddet för de kategorier av förare och passagerare som på detta sätt skulle undantas från trafikförsäkringen

bör också i detta fall kunna tillvaratas genom en olycksfallsförsäkring.

Mot en ordning av det skisserade slaget har invänts från försäkringsbranschens sida att den inte löser problemen med skador vid streetracing; lagen borde därför inte kräva att tävlingen skulle vara organiserad. Man kan hålla med om att det kan verka säreget om den som skadas vid denna farliga och ofta olagliga verksamhet skulle behandlas bättre än om det skett vid en vanlig tävling. För närvarande gäller dock TSL för deltagarna i streetracing. Att ändra denna ordning förefaller komplicerat. En motortävlingsförsäkring med nuvarande konstruktion passar inte vid tävlingar i helt oorganiserade former; det skall åtminstone finnas någon som kan utpekas som anordnare. Man kan inte vänta sig att motortävlingsförsäkring ordnas vid sådana improviserade aktiviteter, där det inte finns någon ansvarig arrangör. I den mån deltagarna reflekterar över sitt försäkringsskydd har de all anledning att i stället förneka att det förekommit något moment som motiverar att särreglerna i MTFIL tillämpas. Ett sådant påstående kan vara svårt att motbevisa. Det förefaller inte vara stor mening att låta undantaget från trafikförsäkringen gälla också dessa verksamheter. Detsamma gäller i än högre grad om man skulle genomföra försäkringsbranschens uppslag att föraren skulle vara den försäkringspliktige vid motortävlingsförsäkring (se 14.1 nedan). Den som tänkte sig att vid vissa tillfällen använda sin bil till streetracing skulle då vara skyldig att teckna dels en trafikförsäkring, dels en motortävlingsförsäkring. Det verkar knappast realistiskt att anta att en sådan ordning skulle följas¹.

Vad som nu sagts talar för att undantaget bör omfatta bara *organiserade* tävlingar. En sådan avgränsning borde inte vara svår att tillämpa i praktiken, om man uppfattar den som ett krav på att tävlingen skall vara planerad i förväg, med en ansvarig anordnare (jfr vad som i avsnitt 3 sagts om blackracing). Kör några i kapp på en landsväg eller gata under andra förhållanden, skulle

¹ Från branschens sida har nämnts möjligheten att en förare i detta fall skulle beakta risken att stå utan ersättning i händelse av personskada; detta skulle ha en viss avhållande effekt. Det är dock oklart vilken preventiv verkan ersättningsreglernas utformning kan ha i streetracing-kretsar.

TSL bli tillämplig ifall en deltagare eller någon annan blir skadad. Vill man inskränka förarens rätt till ersättning i denna situation, finns i stället möjlighet att tillämpa medvållanderegeln i 12 § TSL; även med nuvarande utformning torde den kunna tillämpas i många situationer där det omotiverade risktagandet vid street-racing kan betraktas som grovt vårdslöst. Här saknas de faktorer som kommer även farliga motortävlingar att framstå som försvarliga från samhällets synpunkt (se 14.2 ovan).

En särskild fråga är om motortävlingsförsäkringen bör omfatta också tävlingar där hastigheten inte spelar någon roll, såsom vid trial, bilorientering och liknande. Även om man från försäkringshåll pekat på vissa sådana tävlingsformer där skador lätt kan inträffa, föreligger inte i samma grad de speciella risker som motiverar en särlösning. I enlighet med utredningens allmänna inställning bör då deltagarna vara skyddade av trafikförsäkringen, i den utsträckning inte den nämnda medvållanderegeln blir tillämplig. Att likställa bara farliga tävlingsformer av detta slag med hastighetstävlingar leder till en sådan oklar gränsdragning som enligt det förut sagda bör undvikas. Det bör framhållas att de tävlingar som nu diskuteras för närvarande omfattas av trafikförsäkringen, när de inte äger rum på inhägnade tävlingsområden. Övervägande skäl talar för att motortävlingsförsäkringen inskränks till att gälla fall där hastigheten eller den använda tiden har betydelse för resultatet (inbegripet blackracing, där deltagarna ofta lär bagatellisera tävlingsmomentet men i varje fall tidtagning sker). Undantaget från TSL skulle alltså avse organiserade *hastighetstävlingar*, medan lagen skulle tillämpas på övrig motorsport av angivet slag. – I den mån det förekommer transportsträckor där hastigheten inte har betydelse, såsom ofta vid rally, kan det däremot finnas skäl att låta TSL vara tillämplig; ofta sker körningen på vägar som är öppna för annan trafik, och förhållandena är inte annorlunda än vid vanlig landsvägskörning.

Så långt har utredningen ansett starka skäl tala för ett undantag bara för organiserade hastighetstävlingar. Emellertid har man från försäkringsbranschens sida invänt att träning för hastighetstävling, och i viss mån uppvisningar, innebär liknande skade-

risker som själva tävlingarna i varje fall för deltagarna själva; däremot står det klart att riskerna för åskådare och funktionärer inte är lika framträdande. Det skulle motivera att man undantog i varje fall sådan träning från trafikförsäkringen. Enligt uppgift skulle det inte vara särskilt svårt att konstatera om ett skadefall inträffat i samband med träning, inte vid vanlig körning. Fordonet, förarens körsätt och hans färdväg skulle i allmänhet visa vad det var fråga om. – Däremot skulle det enligt branschen vara mindre betänkligt att låta skador vid övningskörning och andra aktiviteter på inhägnade tävlingsområden omfattas av trafikförsäkringen.

Det står klart att vissa försäkringstekniska skäl talar för att man inte skulle belasta kollektivet av trafikförsäkrade med de speciella riskerna vid *träning*. Utredningen återkommer strax till frågan (14.5 nedan).

Vad angår *uppvisningar* verkar skälen att undanta sådana aktiviteter från trafikförsäkringen inte väga lika tungt. Vissa uppvisningsformer innebär visserligen betydande riskmoment. Från försäkringsbranschens sida har man pekat på kringresande ”motorcirkusar”, där förare utför avancerade och farliga konster av olika slag och framhållit att sådana riskfyllda aktiviteter inte bör omfattas av den vanliga trafikförsäkringen. Men samtidigt är det vanligt med helt ofarliga uppvisningar (jfr 12.4 ovan). Av liknande skäl som anförts beträffande tävlingar bör man undvika att låta ett så oklart kriterium som farligheten bli avgörande för försäkringsplikten. Innebär uppvisningen särskilt framträdande risker för föraren, kan däremot även sådan användning ofta betraktas som grovt vårdslös och medföra jämkning av ersättningen – en synpunkt som även branschen varit inne på. Dessa farliga uppvisningar framstår ju i mindre grad än tävlingar som en lämplig och nyttig verksamhet, vilka bör godtas från samhällets synpunkt trots riskerna för personskada. – Allt som allt kan med utredningens utgångspunkter det inte anses tillräckligt motiverat att utesluta uppvisningar vid TSL:s tillämpning.

Skälen för ett undantag väger ännu lättare vid övningskörning, testning, halkkörning och liknande verksamheter även när de förekommer på inhägnade områden.

14.4 Ändring av försäkringsplikten?

Frågan hur motortävlingsförsäkringens omfattning skall bestämmas har visst samband med försäkringsplikten utformning. För närvarande skall försäkringsplikten fullgöras av den som anordnar tävlingen (eller därmed likställd verksamhet) eller, om någon anordnare inte finns, av tävlingsområdets ägare eller den till vilken området upplåtits för tävling (se 1 § MTFL). Under senare år har motortävlingsförsäkring tecknats av Svenska Bil-sportförbundet och Svemo på årsbasis för samtliga tävlingar som respektive förbund gett tillstånd till. Tidigare förekom också att enskilda banägare, huvudsakligen ägare av gocart-banor, tecknade försäkring. Hittills lär den angivna ordningen ha fungerat utan olägenheter; man kan emellertid konstatera att det stämmer mindre väl med 1 § 1 st. MTFL att en tillståndsgivare, som inte behöver vara arrangör, fullgör försäkringsplikten. I alla händelser uppkommer problem om skyldigheten att ta försäkring, ifall även träning utanför inhägnade tävlingsområden tas med i försäkringen.

Som förut nämnts (14.1 ovan) har man från försäkringsbranschens sida förordat att försäkringsskyldigheten i fortsättningen skall anknytas till *föraren*; arrangörer och banägare skulle bli subsidiärt och solidariskt ansvariga för skador på tredje man vid försummad kontroll av att försäkringsplikten fullgjorts.

En sådan ordning har emellertid ansetts medföra vissa problem från motorsportorganisationernas synpunkt, bl.a. när internationella förare tävlar i Sverige, under längre tid eller tillfälligt, och när förare deltar i tävlingar utan att ha licens. Administrationen av försäkringar knutna till enskilda personer har befarats kosta mycket mer än de skador som skall regleras. Det har också invänts att skadorna är få vid de tävlingar utanför inhägnade tävlingsområden där trafikförsäkringen gäller, såsom vid

rally. Man har framhållit att det nuvarande systemet är internationellt vedertaget och fungerar väl.

Sådana betänkligheter synes få mindre betydelse om försäkringen för föraren utformas som en gruppförsäkring, vilken kan sammankopplas med den licens som krävs för förare som skall delta i tävling. Motorsportorganisationerna skulle alltså teckna en kollektiv försäkring för alla sina medlemmar och alla som i övrigt deltar i tävlingar som organisationerna lämnar tillstånd till. NFAL förutsätter att kollektiva försäkringar av denna typ tecknas, även om det sker på begränsad tid – t.ex. tiden för en viss tävling och föregående träning. (Se 17 kap. 2 § och 19 kap. 2 §.) Om arrangörerna eller organisationerna ser till att alla deltagare har en sådan försäkring skulle den föreslagna ordningen i praktiken till stor del motsvara den som numera gäller. Ett problem kan dock vara hur straffansvaret för försummelse att fullgöra försäkringsplikten skall utformas (se 14.8 nedan).

Man får vidare räkna med möjligheten att vissa deltagare kommer att stå utanför den försäkrade gruppen och inte heller har försäkrat sig individuellt. Än mindre lämplig är den diskuterade ordningen om den enligt branschens förslag får omfatta även improviserade tävlingar av typen streetracing. Man kan inte vänta att så många förare vid sidan av trafikförsäkringen skall teckna en motortävlingsförsäkring i sådana fall (se 14.3 ovan). Resultatet blir att ersättningen regelbundet skulle slås ut på de försäkringsbolag som meddelar motortävlingsförsäkring enligt 6 § MTFL – för närvarande bara ett bolag. Att föreskriva en straffsanktionerad försäkringsplikt som så ofta kommer att försummas kan inte ses som någon lyckad lösning.

Särskilt när det gäller träning för tävling är det vidare svårt att lägga någon tillsynsskyldighet på arrangörer och banägare; här får förarna själva se till att de fullgjort sin försäkringsskyldighet. Den tanke som försäkringsbranschen framfört, att arrangörer och banägare skulle åläggas ett subsidiärt ansvar för skador orsakade av oförsäkrade förare, kan knappast genomföras beträffande träning på allmänna vägar; dessutom skulle den innebära ett ingrepp i gällande skadeståndsrätt i varje fall om ansvaret

skulle vara strikt och troligen också annars. Att gå in på sådana skadestandsfrågor torde falla utanför utredningsuppdraget. För övrigt skulle förmodligen resultatet av ett utvidgat ansvar bli att organisationerna tecknar en särskild ansvarsförsäkring för dessa risker, något som i onödan skulle komplicera försäkringsförhållandena. Även utan en sådan skadestandsregel torde motorsportorganisationerna försöka ordna försäkringsfrågan på lämpligt sätt för sina medlemmar.

14.5 Slutsatser rörande avgränsningen

Utredningen har funnit det mycket tveksamt vilken ordning som är den lämpligaste. Olika meningar har framförts, och något helt lämpligt system verkar svårt att finna.

Tidigare har utvecklats, att de sociala och humanitära hänsyn som ligger bakom trafikskadelagstiftningen allttjämt talar för att man i så stor utsträckning som möjligt skall tillämpa denna lagstiftning också i de sammanhang som här har diskuterats. Mot detta står vägande försäkringstekniska hänsyn; det är tydligt att en generös hållning till skador vid tävling, träning och uppvisning kan innebära problem vid premiesättningen som inte helt går att klara av med trafikförsäkringens system. Man kan inte utan vidare slå bort de invändningar som framförts från försäkringsbranschens sida genom att hänvisa till vikten av att de skadelidande får full kompensation för sin skada. Det kan sägas att den som ägnar sig åt farliga sysselsättningar av det aktuella slaget i viss mån får skylla sig själv; en fordonsförare bör inte kunna räkna med samma ersättning som annars. Också beträffande passagerare i fordonet kan resonemanget anföras, fast det här väger mindre tungt. – Till en del kan dock denna synpunkt tillvaratas genom medvållanderegeln i 12 § TSL. Som påpekats i olika sammanhang kan denna bli tillämplig särskilt när det gäller risktaganden utan samband med organiserade motortävlingar eller träning för sådana tävlingar. Någon rättspraxis som hindrar tillämpning av regeln i sådana förhållanden lär inte förekomma.

Som tidigare framhållits talar också lagtekniska synpunkter för ett undantag från trafikförsäkringen som bara gäller organiserade hastighetstävlingar; gränsen blir klar och lättfattlig. Vad gäller träning, står det visserligen klart att detta innebär liknande riskmoment, men man kan inte bortse från den oklara gränsdragningen mellan vanliga körningar och sådana som avser träning – särskilt när det gäller förflyttningar utanför inhägnade områden. Också streestracing skulle ibland kunna ses som träning med sikte på en hastighetstävling, men att närmare ange var skiljelinjen skulle gå är knappast möjligt.

En medelväg skulle vara att med organiserad hastighetstävling likställa bara sådan träning som sker inom inhägnade tävlingsområden, inte annan träning. I så fall skulle man i det väsentliga kunna behålla nuvarande typ av motortävlingsförsäkring, med oförändrad utformning av försäkringsplikten. Som framhållits från motorsportorganisationernas sida fungerar denna försäkringsform utan större problem, fränsett de nämnda svårigheterna att avgränsa försäkringsområdet. Det kan tilläggas, att om även träning inom inhägnade områden hålls utanför trafikförsäkringen man knappast behöver införa en trafikförsäkringsplikt för tävlingsfordon som bara används på sådana tävlingsområden. Då undgår man också det problemet.² Vad angår uppvisning, verkar inte skälen tillräckligt starka för att ett undantag skulle göras från TSL (se 14.3 ovan).

Utredningen vill alltså i första hand föreslå en mindre långtgående reform än branschen förordat: samtidigt som motortävlingsförsäkringen skulle utvidgas till att omfatta all organiserad hastighetstävling skulle andra aktiviteter på inhägnade tävlingsområden än tävling och träning föras under trafikförsäkringen. Denna mera försiktiga linje kan ses som en kompromiss mellan de skilda förslag som har framförts i diskussionen.

Som framgått av det föregående har begreppet ”inhägnat tävlingsområde” vållat problem vid tillämpningen. I och för sig

² Jfr dock Nordenson, a.a. s. 520, som pekat på möjligheten att ett tävlingsfordon av detta slag orsakar skada vid förflyttning inom tävlingsområdet utan samband med tävling eller träning; i så fall skulle med den här förordade lösningen trafikförsäkringsanstalterna bli ansvariga solidariskt enligt 16 § TSL. Risker torde ha ringa praktisk betydelse.

kunde det finnas skäl att överväga en annan formulering, t.ex. ”avgränsat tävlingsområde”. Begreppet ”inhägnat tävlingsområde” begagnas emellertid också i 13 § vägregisterlagen, där det får betydelse för registreringsplikten. Det skulle ställa till komplikationer att avvika från denna terminologi i trafikförsäkringslagstiftningen. Med utredningens ståndpunkt torde oklarheten i termen ”inhägnat” också få minskad praktisk betydelse.

I alla händelser talar så pass beaktansvärda argument också för en *alternativ lösning* i huvudsak enligt branschens riktlinjer, att det verkar naturligt att ange hur en sådan mera långtgående reform skulle te sig i lagtext. Detta har skett i en bilaga till promemorian. Härvid har motortävlingsförsäkring föreskrivits också vid annan verksamhet än hastighetstävling och träning för hastighetstävling, om den medför särskilt betydande risker för föraren. Med detta avses sådana farliga tävlingar och uppvisningar som branschen särskilt framhållit i sina inlagor (se 14.1). Begreppet inhägnat tävlingsområde kommer att helt sakna betydelse enligt detta alternativ. – Förslaget om ett subsidiärt ansvar för arrangörer och banägare har däremot inte tagits med (jfr härom 14.4 ovan).

Enligt utredningens huvudförslag kommer trafikförsäkringen liksom nu att gälla också vid streetracing och annan oorganiserad tävling på gator och vägar, trots de särskilda risker som sådana körningar kan innebära. Som förut framhållits talar praktiska skäl mot att föreskriva att motortävlingsförsäkring i stället för trafikförsäkring skall gälla vid denna typ av tävling. Däremot kunde man överväga att med tanke på bl.a. dessa skadefall utforma trafikförsäkringslagens medvållanderegeln på det sätt som tidigare diskuterats: jämkning skulle kunna ske vid vissa fall av medvetet risktagande, oavsett om detta kan betecknas som grovt vårdslöst. En så pass genomgripande lagändring bör dock inte föreslås i detta sammanhang, även om den på sikt kunde övervägas (jfr 14.2 ovan). I alla händelser kan streetracing många gånger anses vara en grovt vårdslös verksamhet i och för sig, och jämkning redan på denna grund kan då komma i fråga (se 14.3 ovan). Detsamma bör vara möjligt vid vissa särskilt farliga upp-

visningar och annan särskilt riskabel användning av motorfordon, vare sig körningen sker på inhägnade områden eller på annan plats.

I fortsättningen diskuterar utredningen lagstiftningens utformning med utgångspunkt i huvudförslaget (undantag för organiserade hastighetstävlingar och för träning inom inhägnade tävlingsområden). Sedan tar utredningen upp frågan hur alternativförslaget närmare bör komma till uttryck i lagtext. (Se 14.8.)

14.6 Särskilt om sakskador

Ett speciellt problem som uppkommer, om motortävlingsförsäkring skall föreskrivas vid all organiserad hastighetstävling, är hur man skall behandla skador som i dessa sammanhang drabbar andra motorfordon och egendom som transporteras med dem. Idag är dessa skador undantagna från motortävlingsförsäkringen oavsett hur de uppkommer (3 § 2 p. MTFL). Skälet har angetts vara att det inte finns något allmänt intresse av ett lagreglerat försäkringsskydd i detta fall; ägaren borde själv få avgöra om han borde skydda sig genom att försäkra egendomen. Tydligt anses dessa skador inte böra bäras av motorsportens utövare; ägaren får anses ha tagit en risk genom att använda fordonet och föra med sig befördrad egendom på området.³

Liknande skäl talar för att nu utesluta skador av detta slag, när de drabbar fordon som samtidigt deltar i tävlingen och egendom transporterad med fordonet; att skadorna kan uppkomma utanför inhägnade områden bör inte göra någon skillnad. – På samma sätt bör man undanta sådana skador på tävlingsområdet (t.ex. markskador vid rally eller enduro) eller på den anläggning där tävlingen eller träningen äger rum. Eventuella ersättningsfrågor bör här regleras genom överenskommelser mellan arrangören och ägaren av marken eller anläggningen, eller genom särskilda försäkringar som ägaren tecknar.⁴

³ Se prop. 1975/76:196 s. 39; jfr Nordenson, a.a. s. 525.

⁴ Jfr Nordensons motivering för nuvarande undantag a.a. s. 528.

14.7 Medvållande, regress m.m.

Frågan om medvållande har redan diskuterats. Som nämnt har man särskilt från försäkringsbranschens sida satt i fråga en möjlighet att jämka trafikskadeersättningen för personskada också när den skadelidande har medvetet tagit en betydande risk. Det har emellertid ansetts tveksamt om en sådan reform ligger inom uppdraget, och över huvud taget förefaller steget väl långtgående om inte man på detta vis kan undgå särlösningar för motortävlingarnas del. Om gränsen dras på sätt som här i första hand har förordats skulle vidare trafikförsäkringen ändå undgå att svara för skador på förare och passagerare – exempelvis kartläsare – i samband med hastighetstävlingar utanför inhägnade områden; de skulle i stället skyddas genom en olycksfallsförsäkring som tar särskilt sikte på den aktuella risken. På detta sätt bör de försäkringstekniska synpunkter som åberopats från branschens sida åtminstone delvis tillgodoses.

I fråga om motortävlingsförsäkring är samma medvållanderegeln tillämplig som enligt TSL (4 § MTFL). Den omfattar dock inte förarskador, och därför blir branschens invändningar knappast aktuella i detta fall.

En annan fråga gäller försäkringsbolagens rätt till regress för utbetald ersättning från motortävlingsförsäkringen. Om undantaget från TSL kommer att gälla alla skador vid organiserad hastighetstävling, blir i stället återkrav med stöd av 7 § MTFL möjligt när belopp har utbetalats till tredje man – åskådare, funktionärer m.fl. Detta lagrum hänvisar till 20 § 1 st. TSL, som föreskriver regressrätt mot en skadevållare som gjort sig skyldig till uppsåt, grov vårdslöshet eller rattfylleri i förening med oaktsamhet. Det saknas skäl att nu ändra denna reglering.

Bestämmelsen om regress vid kollisioner mellan två motorfordon i 22 § TSL passar inte när motortävlingsförsäkring täcker skadan. Man kan däremot ställa frågan vad som bör gälla vid kollision mellan ett fordon som deltar i tävlingen och ett utomstående fordon – ett problem som kan bli något mera praktiskt om motortävlingsförsäkringen täcker vissa skador även utanför inhägnade områden.

Situationen har diskuterats i litteraturen med sikte på kollisioner inom sådana områden.⁵ Som där har framhållits har föraren av det utomstående fordonet och eventuella passagerare rätt till full ersättning både från fordonets trafikförsäkring och från motortävlingsförsäkringen (frånsett vid eventuellt grovt medvållande etc.), medan det är oklart hur försäkringarnas solidariska ansvar slutligen skall fördelas mellan försäkringsbolagen; det lagrum som närmast skulle vara tillämpligt är 19 § 2 st. TSL, som ger försäkringsbolag vilket meddelat ”annan skadeförsäkring än trafikförsäkring” rätt till återkrav mot trafikförsäkringen. Någon rätt till ersättning för skada på det utomstående fordonet och medförd egendom föreligger inte enligt TSL och inte heller enligt MTFL (3 § 2 st.). – Vad sedan angår skador som drabbar föraren av tävlingsfordonet och passagerare i detta fordon gäller inte fordonets eventuella trafikförsäkring för deras del då de deltar i tävlingen; eftersom TSL över huvud taget inte skulle vara tillämplig på tävlingsfordonet under dessa förhållanden, skulle de i stället vara berättigade till ersättning som helt utomstående skadelidande enligt 11 § TSL. På samma sätt skulle skador på tävlingsfordonet och på egendom i fordonet betraktas som ”utomstående” egendom och berättiga till ersättning ur det andra fordonets trafikförsäkring (i den mån inte jämkning på grund av medvållande kunde ske enligt 12 § 2 st. TSL).

Det har ifrågasatts om detta resultat, som till väsentlig del flyttar över risken för sådana kollisioner på trafikförsäkringen, varit åsyftat av lagstiftaren; de har i vart fall antagits vara så sällsynta att de inte förtjänade en särreglering.⁶ Onekligen stämmer resultatet mindre väl med tanken att motortävlingar representerar en särskild risk som bör bäras av motorsporten. Det kan å andra sidan sägas att ett utomstående fordon som under pågående tävling är i trafik på ett tävlingsområde också medför en ökad risk, vare sig området är inhägnat eller ej. Såvitt gäller fördelningen mellan flera inblandade försäkringsbolag bör situationen rimligen kunna klaras av utan lagstiftning genom överens-

⁵ Se Nordenson, a.a. s. 527 f.

⁶ Se Nordenson a. st., som anser situationen kunna regleras genom överenskommelser mellan försäkringsbolagen.

kommelser mellan bolagen. Några sådana avtal kan visserligen inte förebygga att ersättning för förar- och passagerarskador och för skador på oförsäkrade tävlingsfordon skulle utgå från det utomstående fordonets trafikförsäkring. Att förare och passagerare liksom tidigare skyddas på detta vis borde dock kunna accepteras. Vad angår saksador är det tveksamt om situationen är så pass praktisk att den förtjänar en ändring i TSL (närmast ett undantag i 11 § 1 st.). Utredningen har inte ansett tillräckliga skäl tala för en sådan ändring.

I 6 § MTFL föreskrivs ett solidariskt ansvar för samtliga försäkringsbolag som hade tillstånd att meddela motortävlingsförsäkring, när föreskriven försäkring saknats vid ett skadetillfälle; den slutliga fördelningen mellan bolagen skall ske efter premiebeloppen för direkt tecknad motortävlingsförsäkring som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. Denna fördelningsregel leder till mindre rimliga resultat när som i dag försäkringen bara meddelas av ett enda bolag. Motorsportorganisationerna har påpekat att den premie detta bolag begär nu avser att täcka också skador vid allehanda improviserade tävlingar där försäkring saknas; organisationerna måste på detta sätt betala även för risker som inte har något samband med deras verksamhet. Detta är naturligtvis inte någon lämplig ordning vare sig från försäkringstagarnas eller från försäkringsbolagens synpunkt. Det skulle emellertid inte heller stämma med försäkringstekniska principer om man skulle slå ut skador vid motortävlingar på en större krets av försäkringsbolag utan hänsyn till om de meddelat sådana försäkringar; för övrigt är det tveksamt om ett sådant förslag skulle ligga inom utredningens uppdrag. Man kan dessutom anta att med den föreslagna lagregleringen det blir sällsynt att något oförsäkrat fordon orsakar skada som faller under 6 §; arrangören (eller banans innehavare) kan väntas i regel se till att försäkringen gäller för alla deltagare, och skador vid improviserade tävlingar skall enligt förslaget regleras av trafikförsäkringen. Den ekonomiska betydelsen av fördelningsregeln lär därför inte bli stor. På sikt får man vidare räkna med att även andra försäkringsbolag meddelar motortävlingsförsäkring. Utredningen har

kommit fram till att någon ändring i den nämnda bestämmelsen inte bör föreslås i detta sammanhang.

Enligt 7 § 2 st. med dess hänvisning till 24 § 2 st. 1 p. TSL kan utgivet försäkringsbelopp återkrävas från den försummat sin försäkringsplikt med en begränsning till 1/10 av basbeloppet (se 21 § TSL). En oinskränkt regressrätt skulle innebära en betydande ändring i nuvarande rättsläge. Man kan vidare säga att regeln utgör ett utslag av det allmänna syftet hos TSL att låta skaderisker på grund av trafiken väsentligen bäras av ett försäkringskollektiv. Det nu framlagda förslaget kan inte anses ha ändrat läget i sådan grad att begränsningen bör slopas.

Såvitt framgår av lagtexten kan inte försäkringsbolagen i denna situation – när de solidariskt svarar för ersättningen – rikta återkrav mot en skadevällare enligt vad som sägs i 20 § 1 st. TSL (alltså vid uppsåt, grov vårdslöshet eller rattfylleri i förening med vårdslöshet). Det är svårt att förstå varför skadevällaren skulle komma undan sådana regresskrav från trafikförsäkringsföreningen, när inte någon motortävlingsförsäkring tecknats. Bristen på en regel om detta har antagits bero på misstag vid stadgandets redigering.⁷ Enligt utredningens mening bör en rätt till återkrav införas också i den angivna situationen (7 § i lagförslaget).

Som förut omtalats är motortävlingsförsäkringens ansvar maximerat till 50 miljoner kronor med anledning av en och samma händelse. Beloppet är lågt i jämförelse med trafikförsäkringens motsvarande ansvar (300 miljoner kronor, se 14 § TSL). Från början var maximibeloppet detsamma vid båda försäkringstyperna, men senare har trafikförsäkringens belopp höjts utan att någon ändring gjorts i MTFL. De ändringar av lagstiftningen som här föreslås innebär visserligen inte att sannolikheten nämnvärt ökar för att motortävlingsförsäkringen skall behöva ersätta stora olyckor, men det framstår ändå som motiverat med en höjning för dess del – enligt utredningens mening till samma nivå som vid trafikförsäkring. Bestämmelsen i 4 § MTFL föreslås ändrad i enlighet härmed.

⁷ Nordenson, a.a. s. 533.

Från motorsportsorganisationernas sida har framhållits att sanktionerna för underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikten är alltför milda; det skulle t.ex. gälla s.k. märkesklubbar som står utanför de stora organisationerna och långtifrån alltid sköter sina försäkringsförhållanden. För närvarande föreskrivs i 11 § MFL bötesstraff för sådan underlåtenhet. En möjlighet kunde naturligtvis vara att föreskriva skyldighet att utge trafikförsäkringsavgift också i sådana fall. Detta skulle dock kräva att avgiften i detta fall konstruerades på ett helt annat sätt än enligt TSL och det förslag som utredningen lägger fram. Olägenheterna med nuvarande ordning motiverar knappast sådana särregler på ett begränsat område. Någon ändring föreslås därför inte heller på denna punkt.

Tidigare har nämnts att motortävlingsförsäkring brukar meddelas utan några egentliga försäkringsvillkor; försäkringens innebörd skulle framgå av lagreglerna. Dessa är emellertid ganska komplicerade, bl.a. när det gäller förhållandet till NFAL (se 12.9 ovan). När numera lagen föreskriver information också vid företagsförsäkring (se 8 kap. 1 § NFAL), bör det understrykas vikten av att försäkringstagarna får närmare information om försäkringen. Inte minst gäller detta om sådana förändringar sker som framgår av den alternativa lagtexten (jfr 14.8 nedan).

14.8 Följändringar enligt det alternativa förslaget

Som nämnt bör också diskuteras lagtextens närmare utformning, enligt det alternativa förslaget. Detta innebär ju att motortävlingsförsäkringen också skulle gälla alla hastighetstävlingar, all träning för sådan tävling och dessutom viss farlig körning i övrigt, vidare skulle försäkringsplikten läggas på deltagaren själv (fast försäkringen som huvudregel skulle vara kollektivt utformad).

Rörande saksador saknas skäl att föreslå någon annan lösning för den händelse försäkringen utvidgas också till träning utanför inhägnade tävlingsområden. Man bör alltså utesluta skador på fordon som samtidigt deltar i tävlingen eller träningen, på egen-

dom transporterad med fordonen och på tävlingsområdet (anläggningen). Någon annan bedömning av medvållande- och regressfrågorna är inte heller motiverad.

Enligt 7 § 2 st. MTFL med dess hänvisning till 24 § 2 st. 1 p. TSL kan beloppet återkrävas från den som varit försäkringspliktig med en begränsning till 1/10 av basbeloppet (se 21 § TSL). En sådan regel bör gälla också när försäkringsplikten vilar på den förare som orsakat skadan (men i detta fall försummat sin skyldighet). Bristen på en regel om regress mot skadevållaren har som sagt antagits bero på misstag vid stadgandets redigering. Med den alternativa konstruktionen av försäkringsplikten blir regressregeln naturlig.

Frågan blir sedan om regeln i 11 § MTFL om bötesstraff för den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt bör behållas, fast den nu avser deltagare i hastighetstävling eller träning. Att flytta över straffansvaret på arrangörer eller banägare kan knappast komma i fråga, när de inte formellt är skyldiga att teckna försäkring. Å andra sidan kan man inte fälla en deltagare till ansvar om han inte har något som helst att göra med försäkringsavtalet. I fall försäkringen utformas som en frivillig gruppförsäkring, som gruppmedlemmarna ansluter sig till genom egen anmälan (se 17 kap. 1 § NFAL), är deltagarna att betrakta som försäkringstagare (17 kap. 3 § och 3 st), och straffbestämelsen blir då formellt tillämplig på dem. De får alltså kontrollera att arrangören har ombesörjt försäkring och anmäla sig till denna. Som förut framhållits bör något skadeståndsansvar för arrangörer och banägare inte föreslås i detta sammanhang.

14.9 Några andra lagändringar rörande motortävlingsförsäkringen

Som tidigare påpekats omtalas inte MTFL i NFAL, fast åtskilliga avvikande bestämmelser förekommer beträffande motortävlingsförsäkring. Det är naturligt att lagen nämns vid sidan av TSL: enligt det förut sagda utgör både trafik- och motortävlingsförsäkring närmast skadeförsäkring av en speciell typ. I

1 kap. 3 § NFAL bör alltså anges att lagen inte tillämpas på motortävlingsförsäkringar till den del de regleras av MTFL.

I redogörelsen för rättsläget (avsnitt 12.2 ovan) har omnämnts att enligt Finansinspektionens ståndpunkt frågan om koncession för såväl trafikförsäkring som motortävlingsförsäkring får anses reglerad i 2 kap. 3 § FRL. Det innebär att den skall prövas av Finansinspektionen eller, i ärenden av principiell betydelse eller av särskild vikt, av regeringen. I så fall är bestämmelserna i 5 § 1 st. 1 TSL och 2 § 1 st. MTFL missvisande. De bör ändras så att de hänvisar till FRL:s tillståndsregel.

Utredningens lagförslag är utformade enligt vad som nu angetts. Här spelar skillnaden mellan de båda alternativa utformningarna av motortävlingsförsäkringen inte någon roll.

Vid MTFL:s tillkomst meddelades inte några särskilda övergångsbestämmelser. Det ansågs framgå av allmänna civilrättsliga regler att lagen skulle bli tillämplig på skador som inträffade efter ikraftträdandet. På motsvarande sätt torde det saknas behov av övergångsregler med anledning av den föreslagna ändringen rörande motortävlingsförsäkringens omfattning.

14.10 Ekonomiska konsekvenser i denna del

De begränsade ändringar som föreslås i lagstiftningen om motortävlingsförsäkring kan inte antas få några större ekonomiska effekter. Framför allt innebär de att motortävlingsförsäkringen i stället för trafikförsäkringen kommer att omfatta skador som tillfogas tredje man vid organiserad tävlingsverksamhet utanför inhägnade tävlingsområden. I gengäld kommer motortävlingsförsäkringen att bara omfatta tävlings- och tränings-skador på sådana områden. Resultatet kan antas bli någon höjning av premierna för denna försäkring och möjligen någon sänkning av trafikförsäkringspremierna för deltagarna i tävlingar utanför områdena. Vidare är det tänkbart att ökningen av maximibeloppet för motortävlingsförsäkringen trots den begränsade risken för stora olyckor kan påverka premienivån. Övriga förslag till lagändringar kan inte väntas få någon inverkan på premierna. Några

ökade kostnader för det allmänna torde inte lagförslaget medföra.

DEL IV TRAFIKFÖRSÄKRINGS- AVGIFT

15 Trafikförsäkringsavgift - gällande rätt

15.1 Lagreglering

Enligt 2 § TSL skall trafikförsäkring finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Försäkringsplikten skall som huvudregel fullgöras av fordonets ägare (i vissa angivna fall av dess innehavare).

Enligt 31 § TSL i dess ursprungliga lydelse dömdes den som underlät att fullgöra sin försäkringsplikt beträffande motordrivet fordon som är registrerat här i landet och inte avställt till bötesstraff. Detsamma gällde om annat motordrivet fordon brukades i trafik här i landet med den försäkringspliktiges vilja och vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring fanns. Till böter dömdes också annan som brukade eller lät bruka motordrivet fordon i sådan trafik med kännedom om att föreskriven försäkring saknades, dock inte när det brukades vid besiktning och inspektion enligt den då gällande fordonskungörelsen (1972:595).

Redan 1977 kom denna ordning att ändras (lag 1977:949). I stället för böter blev påföljden för försummad försäkringsplikt en privaträttslig avgift, trafikförsäkringsavgift. Omläggningen låg i linje med en allmän strävan att övergå till ett system med avgifter som sanktion för vissa bagatellartade överträdelser som tidigare medfört straffansvar. Trafikförsäkringsföreningen skulle få en civilrättslig befogenhet att kräva gottgörelse av försumliga fordonsägare för den tid föreningen stått ansvar för de skador fordonen kunnat orsaka. Avgiften skulle bestämmas på grundval av de årspremier för trafikförsäkringsavgift som tillämpats här i

landet under den tid då trafikförsäkring saknats. Den fick med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet. En avgift som bestämdes på detta vis skulle också ge föreningen kompensation för sin administration av avgiftssystemet och samtidigt ha en preventiv effekt. Den skulle emellertid kunna sättas ned om den med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som oskäligt hård; som exempel angavs att den försäkringspliktige på grund av sjukdom eller dylikt inte kunnat fullgöra sin försäkringsplikt och avgiften avsevärt översteg den premie han skulle ha erlagt om fordonet varit trafikförsäkrat.¹ Beräkningen byggde på föreskrifter av Finansinspektionen om riskklassindelning och premieberäkning. Enligt dessa skedde en indelning i fordonsklasser med hänsyn till fordonens användning och sedan i undergrupper med hänsyn till de varierande riskerna inom fordonsklassen. Ytterligare påverkades riskpremien av geografisk zon, körsträcka, biltyper och årsmodell. Trafikförsäkringsavgiften var alltså starkt individualiserad med detta system.

I samband med att EG:s tredje skade- och livförsäkringsdirektiv genomfördes befanns föreskrifterna om riskklassindelning och premieberäkning inte stämma med den princip om produktfrihet som framgår av direktiven. År 1995 upphävdes en föreskrift i trafikförsäkringsförordningen om att försäkringsgivare skulle lämna uppgifter till Finansinspektionen om premiesatser m.m. och att inspektionen skulle meddela närmare föreskrifter om indelning i riskklasser (SFS 1995:791). Trafikförsäkringsavgiften kunde därför inte längre bestämmas med utgångspunkt i riskklassindelningen.

År 1999 infördes i stället en annan beräkning av avgiften som byggde på ett förslag av Trafikförsäkringsföreningen. Enligt 34 § TSL skall avgiften liksom tidigare bestämmas på grundval av tillämpade årspremier för trafikförsäkring under den aktuella tiden, men man skall då utgå enbart från premierna för de fordonsslag som finns noterade i bilregistret – alltså personbil, last-

¹ Se om det sagda prop. 1977/78: 16 s. 43 ff, 51.

bil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, terrängmotorfordon och moped klass I. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av premien på den grund att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock bara beaktas om det fanns sådana omständigheter i det särskilda fallet. Avgift får under alla förhållanden tas ut med 200 kr för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör. Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl.

Den nya ordningen innebar en betydligt större schablonisering än det tidigare, genom att sådana faktorer som fordonets fabrikat och årsmodell samt fordonsägarens bosättningsort inte längre skulle påverka avgiften. Man hade inom Trafikförsäkringsföreningen inte hittat någon metod att behålla den följsamhet till premien som fanns i det tidigare systemet. Regeringen motiverade reformen i huvudsak på följande sätt. Det medgavs att beräkningssättet kunde leda till avgifter som var flera gånger högre än den premie som uteblivit. Emellertid var det tidigare beräkningssättet krångligt och resurskrävande, medan det nya var enklare och billigare. Trafikförsäkringsavgiften borde inte i första hand ses som ett alternativ till den premie som skulle ha erlagts utan som en sanktion mot dem som inte lojalt bidrog till det skydd för trafikanterna som systemet med en obligatorisk trafikförsäkring ger. Regeringen avvisade tanken att en långtgående differentiering skulle motiveras av något omedelbart samband mellan å ena sidan trafikförsäkringspremien för ett visst fordon och å andra sidan de kostnader som samma fordon orsakade som oförsäkrat; fordon med låga premier kunde förorsaka lika höga kostnader, relativt sett, för Trafikförsäkringsföreningen som fordon med höga premier. Administrationskostnaderna för ett oförsäkrat fordon var sålunda lika höga oavsett premien för fordonet, och varje sådant ärende förorsakade mera arbete och högre kostnader för föreningen än ett premieärende hos ett försäkringsbolag. För övrigt syntes det tidigare avgiftssy-

stemet inte bygga på något förmodat samband mellan den individuella försäkringspremien och de kostnader fordonet orsakade föreningen. De som av förbiseende eller glömska försummat att betala premien hade möjlighet att undgå avgift genom att försäkringsavtalet upphörde att gälla först efter det en påminnelse skickats samt den där angivna betalningstiden löpt ut. En avgiftshöjning behövde därför inte slå onödigt hårt mot försäkringstagarna. – För beräkning av avgiften borde nu kunna ske en efterhandsinformation från försäkringsbolagen till Trafikförsäkringsföreningen. Det lämnades också åt föreningen att huvudsakligen i enlighet med dess förslag indela de olika fordonsslagen i avgiftsgrupper, varvid man t.ex. skulle beakta om personbilar användes för olika typer av yrkesmässig trafik eller enbart för privat bruk; för lastbilarnas del skulle totalvikten samt deras användning för yrkesmässig eller privat trafik beaktas. Enligt vad Trafikförsäkringsföreningen framhållit behövdes en sådan differentiering för att inte avgifterna inom ett fordonsslag skulle bli orimligt höga.²

Systemet har sedan dess tillämpats i enlighet med vad som sålunda angetts. Avgiften anpassas alltså fortlöpande till premieutvecklingen hos trafikförsäkringsbolagen. Trafikförsäkringsföreningen har nu 19 avgiftsgrupper som bygger på fordonsslag och användningssätt. Den nya ordningen har lett till en kraftig avgiftshöjning för många oförsäkrade fordon.

15.2 Närmare om praxis

Rörande den aktuella tillämpningen av dessa regler kan nämnas följande.³ Ägaren, eller innehavaren vid leasing eller försäljning på kredit med förbehåll om återtaganderätt, är försäkringspliktig (2 § TSL). Byter ett fordon ägare är både överlåtare och förvärvare skyldiga att anmäla bytet till Vägverket för registrering i

² Se om det sagda prop. 1998/99:42 s.19 ff.

³ Se härom Bengt Ek och Stellan Jermer, Information om I-systemet (Trafikförsäkringsföreningen 2002) Rörande praxis har vidare kompletterande muntliga och skriftliga uppgifter lämnats från föreningen.

vätrafikregistret. Ägaren kan begära att ett fordon avställs om det inte skall användas under en tid. Då upphör försäkringsplikten. Vill ägaren börja använda ett avställt fordon igen får han anmäla att avställningen upphör. Avregistrering av ett fordon kan företas av ägaren och medför att försäkringsplikten upphör. Ägaren får då göra en skriftlig anmälan till Vägverket. Både avställning och avregistrering får verkan från och med den dag då fullständig anmälan kommer in till Vägverket.

Vid bilköp är ägaren skyldig att teckna en försäkring samma dag men har 10 dagar på sig att anmäla köpet till Vägverket. Försäkringsbolaget har en kontraheringsplikt och kan alltså inte vägra att teckna en försäkring även om försäkringstagaren inte är registrerad som ägare. Regler om premiebetalning finns i 21 och 22 §§ TSL. Första premien skall betalas inom fjorton dagar och senare premie inom en månad efter den dag då försäkringsbolaget aviserade premien. Vid underlåten premiebetalning sänder bolaget en påminnelse som innebär att bolaget säger upp försäkringen från en viss dag om inte premien betalas senast den dagen. Försenad premie anses vid konsumentförsäkring som begäran om ny försäkring (26 § KFL). När en trafikförsäkring har upphört att gälla avanmäler försäkringsbolaget hos Vägverket det trafikförsäkringsbevis som utfärdades för fordonet när försäkringen tecknades. Vid ägarbyte, avställning eller avregistrering anses beviset automatiskt som avanmält om någon sådan åtgärd registreras. Vid avställning, som ju utgör en temporär åtgärd, registreras dock beviset som vilande och blir automatiskt giltigt igen när avställningen upphör.

Vägverket sänder en rapport ("OF-rapport") om giltigt trafikförsäkringsbevis saknas för ett fordon som är försäkringspliktigt eller om något försäkringsbolag vid avanmälan har angett att den försäkringspliktige har en skuld på obetald trafikförsäkringspremie. Saknas försäkringsbevis för en ny ägare eller innehavare av ett sådant fordon sänds en påminnelse om förhållandet, där denne uppmanas att kontakta sitt försäkringsbolag.

En försäkring som tecknas av någon annan än ägaren (innehavaren) befriar inte denne från skyldigheten att ta en egen trafik-

försäkring för fordonet. Om försäkringsbevis kommer in till Vägverket för någon annan än den registrerade ägaren (innehavaren) sänds ett meddelande till försäkringstagaren om att uppgiften tills vidare är registrerad som ogiltig.

Trafikförsäkringsföreningens handläggning av ärenden om försummad premiebetalning beror till en del på omständigheterna i det enskilda fallet, bl.a. beloppets storlek och tidsperiodens längd. Om en gäldenär trots flera kravbrev inte betalar premie eller avgift och inte heller framför någon sakinvändning mot kravet, kan föreningen ansöka om betalningsföreläggande hos kronofogdemyndigheten. Ärendet kan sedan gå till rättegång och resultera i utmätning på samma sätt som andra krav. Antalet betalningsförelägganden för år 2004 har uppskattats till ca 100 000. Ungefär hälften avser personer med mer än ett ärende. Man har beräknat att 60–70 % av alla avgiftsärenden med tiden leder till full betalning. Betalningsanmaningarna avser enligt en undersökning 2004⁴ till 47 % förhållandena i samband med köp av fordon; det skulle finnas en utbredd missuppfattning att man inte behöver teckna ny försäkring i sådana fall.

Oftast framgår alla uppgifter som behövs för ett avgiftskrav av datoriserat material. Ärendet kräver då inte någon särskild handläggning i föreningen. Det händer emellertid mycket ofta att fordonsägare kommer med invändningar och förfrågningar om kravet, skriftligen eller muntligen, och skickar in handlingar angående omständigheter som berör underlåtenheten att betala. Även om invändningarna vanligen bottnar i missförstånd av avgiftsfrågan medför de att frågan om jämkning av avgiften får tas upp (se nedan).

Trafikförsäkringsavgiftens storlek framgår av 34 § TSL. Beräkningen skall utgå från den högsta premie som ingått i något försäkringsbolags tariff, oavsett om den faktiskt accepterats av någon försäkringstagare (se NJA 2005 s. 324).

Vad angår jämkning av avgiften (jfr 34 § 3 st.), har föreningen utbildat en praxis på grundval av en rad domstolsavgöranden

⁴ Undersökningen framgår av en stencilerad rapport, ”Obetalda trafikförsäkringsavgifter – viktigt att i samverkan minska problemet”, upprättad 2004 av en arbetsgrupp bl.a. med representanter från Trafikförsäkringsföreningen.

(dock bara ett fåtal från HD). Enligt denna sker någon jämkning av kravet inte redan därför att fordonet inte används i trafik. Beror detta på att fordonet varit obrukbart tas full avgift normalt ut om skadorna inte är värre än det är möjligt att reparera dem. Kan de inte repareras – fordonet har kanske blivit totalförstört – jämkas avgiftskravet till ungefär hälften (jfr NJA 1985 s. 673). Har fordonet lämnats in till en auktoriserad skrotfirma, avskrivs i regel kravet för tiden efter inlämnandet. Detsamma gäller om fordonet är i så dåligt skick att det inte längre kan betraktas som ett motordrivet fordon. Om ägaren inte kunnat förfoga över fordonet, t.ex. därför att det stått inlåst hos polisen eller kronofogden utan möjlighet för ägaren att hämta det, brukar föreningen avskrivna kravet. (Jfr dock NJA 2005 s. 335, där avgift utkrävdes men jämkades av HD från 16 040 kr till 6 000 kr.) Att ägaren påstår sig ha avsänt anmälan om avställning eller avregistrering utan att den kommit fram till Vägverket medför inte någon befrielse eller jämkning, inte heller att en anmälan visserligen kommit fram men inte accepterats därför att den varit ofullständig. – Invänder en registrerad ägare att han i själva verket inte ägt fordonet under den aktuella perioden kräver föreningen att han bevisar att någon annan varit den verkliga ägaren, annars anses han betalningsskyldig (jfr NJA 1986 s. 758). Att ett fordon stulits medför inte avskrivning eller jämkning, såvida inte fordonet avställts i vägtrafikregistret. Hittas det i obrukbart skick kan detta dock medföra jämkning (jfr ovan). Att någon annan tecknat försäkring för fordonet befriar inte ägaren (innehavaren) från försäkringsplikt (se åter NJA 1986 s. 758). Föreningen kan dock avskrivna kravet i vissa fall när ägaren och försäkringstagaren tillhör samma familj eller när ett företag försäkrat en bil som ägs av en firmatecknare, eller omvänt. Att fordonsägaren felaktigt trott att tidigare ägares försäkring gällde har inte ansetts som grund för jämkning (NJA 2005 s. 324; avgiften var 467 kr). – Har ett fordon som registrerats i Sverige definitivt förts ut ur landet händer det att kravet avskrivs om fordonet bevisligen varit inregistrerat och trafikförsäkrat i något annat land under den aktuella perioden. Åberopar gäldenären sjukdom eller personskada,

kan kravet undantagsvis jämkas om förhållandet bevisligen hindrat gäldenären att teckna eller betala försäkring och inträffat plötsligt och oförberett.

Slutligen kan nämnas att HD nyligen tog upp frågan, om inte det nuvarande avgiftssystemet fått en utformning som kan ge ett oskäligt resultat och därför kan ge ökat utrymme att åberopa nedsättningsregeln. Om detta yttrade domstolen, att det stod klart att schabloniseringen i många fall medförde avgifter som i jämförelse med relevanta trafikförsäkringspremier framstod som mycket höga; det framgick dock av förarbetena att detta inte var ett oförutsett resultat, och det borde ankomma på lagstiftaren att överväga en ordning som innebar en mera nyanserad beräkning (NJA 2005 s. 324).

Trafikförsäkringsavgiften för en personbil uppgår för närvarande i genomsnitt till 69,51 kr för ett helt dygn. Trafikförsäkringsavgifterna uppgick under 2003 till ca 297 miljoner kr, vartill kom inkasserade premier om ca 27 miljoner kr. Antalet oförsäkrade fordon uppgår den 1 juni 2005 till 0,94 % av totala antalet fordon, eller 51 425; år 1999, innan avgiftsreglerna skärptes, var motsvarande antal 70 654.

16 Överväganden rörande trafikförsäkringsavgiften

Förslag: Trafikförsäkringsavgiften skall såtillvida anknyta till den premie som debiterats eller annars skulle ha erlagts för det aktuella fordonet att avgiften skall bestämmas till högst tre gånger denna premie, om premiens storlek utreds; i annat fall skall avgiften bestämmas som nu. Vid förseningar på högst 14 dagar skall avgiften sättas till hälften av vad som annars skulle ha gällt. Liksom nu skall avgiften kunna nedsättas om det finns särskilda skäl för detta.

16.1 Allmänna synpunkter

Som framgår av det föregående (avsnitt 15) är beräkningen av trafikförsäkringsavgiften i dag starkt schabloniserad. Den bestäms till ett belopp som bara delvis påverkas av den uteblivna premiens storlek. Genom att den beräknas med ledning av högsta premiebelopp för fordon av samma slag och med samma användningssätt som det aktuella fordonet kan avgiften i vissa fall bli mångdubbelt större än den premie som skulle ha erlagts – ofta 10–15 gånger denna premie. Man kan anta att den preventiva effekten av avgiftssystemet ökar på detta vis, men å andra sidan har inväntats att beräkningssättet lätt kan leda till stötande resultat. Möjligheten att nedsätta avgiften förutsätter särskilda skäl och synes i praktiken bli utnyttjad bara i ganska sällsynta fall, även om den ofta aktualiseras i ärendena hos Trafikförsäkringsföreningen. Inte ens när ägaren av ena eller andra orsaken hind-

rats att använda fordonet och därför underlåtit att betala premien är det givet att avgiften sänks.

Enligt vad som sägs i utredningsuppdraget har systemet utsatts för åtskillig kritik i frågor som ställts i riksdagen och i brev till departementet. Avgiftssanktionen anses tydligen på många håll som anmärkningsvärt sträng. Som nämnts har också HD tagit upp frågan om inte nuvarande beräkning av avgiften kunde ge oskäligen resultat och framhållit att det borde ankomma på lagstiftaren att överväga en ordning som innebar en mera nyanserad beräkning (NJA 2005 s. 324). – Att döma av uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen är systemet dessutom inte lätt att begripa; talrika invändningar och förfrågningar visar att fordonsägare har svårt att förstå varför de nu debiterats en avgift som inte står i någon proportion till premien. Vanliga betalningsdröjsmål har inte sådana följder. Påföljden har också jämförts med de sanktioner som drabbar den som kör ett avställt motorfordon; de penningböter som föreskrivs för en sådan överträdelse (se 17 och 29 §§ lagen 2001:558 om vägtrafikregister) lär sällan överstiga 500 kr. Det kan naturligtvis sägas att påföljden i detta fall är alltför mild – en fråga som det inte ankommer på utredningen att ta ställning till. Men i alla händelser är det olyckligt om sanktionssystemet på detta vis framstår som inkonsekvent och svårförklarligt för dem som drabbas.

Från Trafikförsäkringsföreningens sida har utvecklats att man i stället borde göra en jämförelse med kontrollavgiften vid felparkering på tomtmark. Föreningen har påpekat att inte heller denna avgift har någon koppling till det belopp som inte har erlagts och att den ibland kan överstiga den obetalda parkeringsavgiften med tusentals procent. Å andra sidan kan sanktionsavgiften här inte uppgå till tillnärmelsevis sådana belopp som trafikförsäkringsavgiften; maximibeloppet är 1 000 kr.

Uppdraget innebär i denna del att överväga om en ordning kan skapas som möjliggör en mer nyanserad bedömning av avgiftens storlek; en utgångspunkt skall vara att förhindra resultat som kan bedömas som oskäligen. En reform i denna riktning måste i och för sig anses önskvärd. Dagens system kan innebära en allt-

för hård påföljd i varje fall vid ett dröjsmål att betala enligt försäkringsavtalet, och detsamma gäller fall där underlåtenhet att teckna försäkring berott på ett missförstånd eller svårigheter att skaffa medel till premien. En beräkning som utgår från högsta premiebeloppet för fordon av samma slag måste i ett stort antal fall leda till en sanktion som i varje fall från fordonsägarens synpunkt framstår som orimligt sträng, särskilt då den premie som rätteligen borde ha erlagts varit långt mindre än avgiften. – Att utvidga tillämpningen av undantaget för särskilda skäl är dock knappast någon lycklig lösning; den skulle göra det nödvändigt med en besvärlig skälighetsprövning i en rad fall där det i varje fall kan ifrågasättas om högsta avgift är en rimlig sanktion.

En reform synes dock inte alldeles lätt att genomföra. Som framgår av det föregående är behandlingen av avgiftskraven inom Trafikförsäkringsföreningen datoriserad, även om det ofta förekommer invändningar från enskilda fordonsägare som kräver närmare överväganden. Föreningen har framhållit att en mera individualiserad prövning kan innebära besvärande administrativa komplikationer, och en skälighetsbedömning av avgiftens storlek borde bli aktuell bara i undantagsfall. Samtidigt har man hållit med om att underlåtenheten att betala premien i många fall kan vara tämligen ursäktlig och framför allt förklaras av bristande kännedom om regelsystemet.

Ur fordonsägarens synvinkel torde en sanktion som åtminstone i någon utsträckning anknyter till storleken av den uteblivna premien vara mera förståelig och acceptabel. Det är påfallande att en sådan anknytning helt saknas enligt den nuvarande ordningen. Som nämnt överlåter försäkringsbolaget i de flesta fall sitt krav på premie på Trafikförsäkringsföreningen, och det kunde verka naturligt att i så fall trafikförsäkringsavgiften bestäms med ledning av denna uppgift om premien. – Mot detta har dock invänts att i omkring hälften av de fall där avgiftsfrågan kommer upp fordonsägaren inte tagit någon försäkring alls, och att dessutom det är långtifrån säkert att föreningen får reda på den uteblivna premiens storlek; försäkringsbolagen kan rimligen inte åläggas en skyldighet att rapportera storleken av varje ute-

bliven premie till föreningen. Ett system där bestämningen utgick från den riktiga premien för fordonet måste enligt föreningen bli kostsamt och kräva betydligt större resurser än den nuvarande ordningen.

Utredningen håller med om att det knappast är lämpligt att Trafikförsäkringsföreningen som huvudregel skulle behöva ta reda på den senast erlagda premien när avgiften skall bestämmas, ännu mindre att föreningen skulle försöka bedöma vilken premie som skulle ha fastställts för ett oförsäkrat fordon om försäkring meddelats. En schablonmässig bestämning bör i vart fall vara utgångspunkten.

Enligt utredningens mening borde det emellertid vara möjligt att låta den riktiga premien för fordonet bli avgörande, om det inte ankommer på Trafikförsäkringsföreningen att utreda vad denna innebär. Man skulle kunna utforma reglerna på följande sätt. Bevisbördan för att avvikelse skall ske från schablonbeloppet bör vila på fordonsägaren, när inte premien utan vidare kan konstateras av föreningen. Om fordonet tidigare varit försäkrat i Sverige, skulle man kunna utgå från det senast gällande premiebeloppet; i de flesta fall är detta redan känt för föreningen, och i annat fall får fordonsägaren efter avgiftskravet upplysa om premiens storlek, om han vill att den skall ligga till grund för avgiftsberäkningen. Skulle däremot fordonet inte ha varit försäkrat i landet, får det ankomma på ägaren att utreda det riktiga premiebeloppet, närmast genom att visa en offert från ett försäkringsbolag där premien anges; underlåter han det, bestäms avgiften efter schablonen. Det ligger över huvud taget nära till hands för en fordonsägare, som påmints om risken med att ha fordonet oförsäkrat, att kontakta ett försäkringsbolag för att teckna trafikförsäkring. Att premiesättningen kan variera hos olika försäkringsbolag behöver inte beaktas i detta sammanhang; det bör räcka att fordonsägaren visar vad försäkringen skulle kosta hos ett bolag.

Vid det inledande avgiftskravet skulle därför föreningen, när någon erlagd premie inte är känd, anmoda fordonsägaren att inom viss tid inkomma med styrkt uppgift om den premie som

rätteligen skulle ha betalats för den aktuella tiden. En regel om detta skulle införas i trafikförsäkringsförordningen (1976:359). Lämnar ägaren en sådan uppgift, skulle debiteringen utgå från detta premiebelopp, förutsatt att detta blir gynnsammare än schablonberäkningen. I annat fall skulle föreningen följa det nuvarande beräkningssättet för avgiften.

Avgiftsbeloppet måste rimligen överstiga den korrekta premien för att avgiftshotet skall ha önskad effekt. Det kan vara tveksamt hur högsta avgiften bör bestämmas för att avgiftsreglerna skall behålla sin preventiva effekt; i varje fall bör beräkningen normalt leda till en sänkning av de nuvarande opropor­tionerligt höga avgifterna. Som framgår av fortsättningen har utredningen stannat för att föreslå som högsta avgift ett belopp tre gånger premien.

Det system som nu skisserats lär mera sällan än det nuvarande leda till oskäliga resultat från fordonsägarens synpunkt. Det finns dock anledning att behålla möjligheten att nedsätta avgiften vid särskilda skäl, fast den bör användas bara i speciella undantagsfall (t.ex. när en avgift bestämd efter den korrekta premien för fordonet skulle bli anmärkningsvärt hög och samtidigt vissa ursäkter kan åberopas för underlåtenheten att betala).

16.2 Trafikförsäkringsföreningens invändningar

Sedan Trafikförsäkringsföreningen fått tillfälle att ta del av ett utkast till det nu angivna regelsystemet (varvid den maximala avgiften angetts till två gånger den riktiga premien för fordonet) har man framfört en rad invändningar, vilka kan sammanfattas så:

Det är diskutabelt om trafikförsäkringsavgiften med nuvarande utformning är oskäligt hög. Utredningsförslaget kan få oskäliga effekter av ett annat slag, nämligen att fordonsägare som gjort sig skyldiga till likartade försummelser drabbas av helt olika påföljder på grund av den premie som i det särskilda fallet gällt för fordonet. – En minskning av trafikförsäkringsavgifterna skulle få olyckliga effekter för preventionens del; antalet oför-

säkrade fordon skulle med stor sannolikhet öka märkbart. – Vidare skulle både föreningens och försäkringsbolagens administrationskostnader öka. Man får räkna med en personalökning av kanske 14–15 personer för att hantera det system som utredningen tänker sig, ifall man räknar med att varje ärende som behandlas på detta vis kommer att ta en extra handläggningstid på 15 minuter. Sammantaget skulle resultatet bli en ökad belastning på de laglydiga fordonsägarna via deras trafikförsäkringspremier. – En sådan avgiftsberäkning som den skisserade skulle skapa en uppenbar risk för missbruk. – Trafikförsäkringsavgiften bör inte få karaktären av ett alternativ till den premie som skulle ha betalats utan liksom nu framstå som en preventivt verkande sanktion för en förseelse, även om en nyansering skulle ske. Föreningen förordar därför att det avgörande blir hur pass allvarlig den enskilda förseelsen är; dagavgiften bör bero av den tid som fordonsägaren har underlåtit att hålla fordonet trafikförsäkrat. Resonemang av detta slag framförs ofta från fordonsägare som är missnöjda med avgiftsdebiteringen. – Det gäller framför allt att påverka de ägare som nu gör sig skyldiga till mera långvariga dröjsmål, något som sällan kan förklaras enbart av att de missförstått reglerna.

I enlighet med dessa synpunkter har föreningen lagt fram ett alternativt förslag till ändrade avgiftsregler, med följande innebörd. Dagens modell för avgiftsberäkning bör behållas som en normalavgift. Under de första 14 dagarna kan avgiften reduceras till 75 % av normalavgiften, dock lägst den nuvarande minimiavgiften om 200 kr. Från och med dag 15 bör avgiften beräknas på samma sätt som i dag. Om den oförsäkrade perioden överstiger ett visst antal dagar, förslagsvis 60 eller 75 dagar, bestäms avgiften i stället till 125 % av normalavgiften för tiden därefter. – En fördel med denna ordning skulle vara, utom att den anpassas efter överträdelsens svårighetsgrad, att likartade förseelser träffas av lika allvarliga sanktioner. Avgiftsintäkterna kunde väntas totalt sett inte bli lägre än i dag, möjligen något större, vilket kunde leda till en något minskad belastning på de skötsamma fordonsägarna. Även om denna modell kunde leda till någon ök-

ning av administrationskostnader och behov av utvecklingsarbete när det gäller datorsystem, blir de ekonomiska konsekvenserna dock väsentligt mindre än enligt utredningsförslaget.

16.3 Utredningens ståndpunkt

Invändningar av detta slag från en sakkunnig instans väger naturligtvis tungt, och det finns anledning att ta upp dem till närmare diskussion.

Till en början bör understrykas att den mildring av avgiftspåföljden som föreningen reagerat mot är en naturlig följd av utredningsuppdraget. Frågan om påföljden nu skall bestämmas på ett mera nyanserat sätt, även om det till någon del kan gå ut över Trafikförsäkringens ekonomi och ytterst över kollektivet av försäkringstagare, beror av en intresseavvägning som kan vara tveksam och till någon del av politisk natur. I vart fall har utredningen – i överensstämmelse med uppdraget – utgått från att det nuvarande läget är otillfredsställande och att en reform av något slag är motiverad. – Enligt vad som utvecklas i fortsättningen torde emellertid de ekonomiska konsekvenserna inte bli så stora som föreningen befarat.

Man kan ha delade meningar också om den preventiva effekten av en hög trafikförsäkringsavgift. Till en del beror de naturligtvis på vad allmänheten känner till om reglerna; enligt uppgift planerar bl.a. Vägverket att förbättra informationen om trafikförsäkringsplikten. Utredningen föreslår också viss författningsändring i detta syfte (jfr nedan). Hur som helst är det tveksamt om fordonsägare i gemen kommer att vara så medvetna om detaljerna i avgiftsberäkningen att dessa påverkar ägarnas handlande. Vidare kan man sätta i fråga, om en normal fordonsägare anser det fördelaktigt att underlåta att ta trafikförsäkring med tanke på att avgiften numera inte skulle bli lika hög som tidigare. Förfarandet går under alla förhållanden med betydande ekonomisk förlust. Enligt utredningens mening kan man visserligen utgå från att existensen av en trafikförsäkringsavgift har en pre-

ventiv effekt, men när det gäller nyanserna i avgiftsreglerna är man på betydligt osäkrare mark.

Föreningens invändningar bygger till en del på att man ser trafikförsäkringsavgiften närmast som en sanktion mot en förseelse, som visserligen numera inte är kriminaliserad men i varje fall inte kan jämföras med annan underlåtenhet att erlagga avtalsenlig betalning. Synsättet kan såtillvida förefalla berättigat som sanktionen mot försummad försäkringsplikt från början var böter. Utredningen har emellertid funnit det naturligare att vid konstruktionen av avgiften anknyta till det försäkringsavtal som slutits eller borde ha slutits. Man kan naturligtvis ändå se fordonsägarens försummelse som ett allvarligt avsteg från gällande lag, men detta framgår också av det sätt som utredningen velat utforma avgiftsreglerna. Det kan framhållas att föreningens motförslag inte beaktar försummelsens svårighetsgrad på annat sätt än att normalavgiften höjs eller sänks vid särskilt långvariga eller kortvariga dröjsmål; andra faktorer inverkar inte. Avgiftsskalan har alltså bara tre steg, och reduktionen av normalavgiften vid korta dröjsmål är relativt obetydlig. Påföljden framstår alltså som hård – vid längre förseningar skulle avgiften rentav bli ännu högre än idag – och relativt onyanserad.

Den ordning utredningen skisserat vilar framför allt på synpunkten att det skulle ankomma på den försumlige fordonsägaren att utreda de närmare omständigheterna kring försummelsen. På detta vis skulle systemet inte medföra någon nämnvärd extra belastning på Trafikförsäkringens administration. Som nämnt har föreningen inte delat denna uppfattning; i själva verket skulle ändringen göra det nödvändigt med en betydande utvidgning av föreningens organisation. Invändningen tycks bygga på uppfattningen att det skulle fordras en ingående prövning av det material som fordonsägaren eventuellt kommer in med i ärendet. Detta är emellertid inte avsikten med förslaget. När inte den tidigare premien redan är känd för föreningen, torde den i allmänhet framgå av att fordonsägaren kommer in med ett kvitto på premien eller ett meddelande från försäkringsbolaget i fråga, och någon ytterligare undersökning är då i regel inte nödvändig. Me-

ningen är inte heller att man närmare skulle pröva en offert från ett försäkringsbolag rörande försäkring av fordonet, ifall fordonsägaren åberopar ett sådant material; föreningen behöver bara konstatera att offerten rör det aktuella fordonet. Att undersöka äktheten av det inlämnade materialet eller pröva om offerten i alla delar bygger på en riktig bedömning av risken bör inte behövas, om inte det någon gång finns anledning till särskilda misstankar. Och när föreningen på ena eller andra sättet har fått besked om den korrekta premien, går det omedelbart att bestämma avgiften till en multipel av detta belopp – enligt förslaget tre gånger premien. – Utredningen har svårt att förstå att en sådan summarisk prövning som nu angetts skulle öka handläggningstiden på det sätt föreningen befarat.

Det kan tilläggas att enligt uppgift från föreningen man redan nu ofta måste ta ställning till olika påståenden som kan innebära att det finns skäl att nedsätta avgiften. Utredningens förslag innebär att utrymmet för sådana invändningar minskar – något som bör förenkla prövningen hos föreningen.

Föreningen har i detta sammanhang framhållit att fordonsägaren kan befaras kontakta en rad försäkringsbolag och sedan komma in med offert på den billigaste försäkringen, kanske till någon del byggd på felaktiga uppgifter från ägaren. Systemet skulle på detta vis kunna missbrukas. Man kan hålla med om att en fordonsägare som fått anledning att ordna sina försäkringsförhållanden kan ha goda skäl att försöka ta reda på hur detta skall ske på billigaste sätt. Det är emellertid svårt att anse förhållandet i och för sig innebära något missbruk av försäkringen. Som nyss framhölls torde det i varje fall bli sällsynt att en fordonsägare underlåter att betala försäkringen i tanke att han sedan skall minska avgiften på detta vis.

Föreningen har vidare påpekat att utredningens beräkningsätt kan leda till att fordonsägare som under samma förhållanden försummat sin försäkringsplikt drabbas av olika stränga påföljder, beroende på att premien inte är densamma; det avgörande skulle alltså kunna bli vilket försäkringsbolag de anlitar. Detta är naturligtvis riktigt, men det kan knappast ses som något stötande att

en fordonsägare får en förmån genom att han lyckats teckna en billigare försäkring eller få ett erbjudande om detta.

En väsentlig invändning från Trafikförsäkringsföreningens sida är slutligen att förslaget innebär en reduktion av föreningens intäkter och en minskning av avgiftspliktens preventiva effekt som drabbar kollektivet av trafikförsäkrade och i sista hand kan få genomslag på trafikförsäkringspremierna. Detta är emellertid en naturlig följd av att förslaget enligt uppdraget går ut på en mildring av det nuvarande påföljdssystemet. Som tidigare påpekats är det i vart fall osäkert om förslaget försvagar de preventiva verkningarna på det sätt som föreningen befarar. Vidare bör understrykas, att de eventuella negativa effekterna av förslaget till väsentlig del beror på hur avgiften beräknas med ledning av den riktiga premien för fordonet. Utredningen har för sin del funnit rimligt att högsta avgiften sätts till tre gånger denna premie, med hänsyn till de argument som föreningen framfört; men anses detta otillräckligt är det enkelt att höja denna siffra på sätt som är lämpligt. Här finns det utrymme för delade meningar. I vart fall synes det svårförenligt med uppdraget och den tidigare debatten i avgiftsfrågan att på sätt som föreningen förordnat ytterligare höja normalavgiften i vissa fall.

Sammanfattningsvis kan sägas att Trafikförsäkringsföreningens betänkligheter visserligen är väl förståeliga och naturliga med hänsyn till föreningens ställning och uppgifter men inte synes ha någon avgörande betydelse när det gäller att genomföra utredningsuppdraget. Utredningen håller alltså fast vid det system som skisserats i det föregående.

Det finns emellertid anledning att komplettera systemet på några punkter. Sålunda bör man såtillvida ta fasta på föreningens synpunkter att en särskild lindring av påföljden kan vara befogad vid mera bagatellartade dröjsmål. Ett stort antal kortvariga förseningar har tydligen ha så pass alldagliga och försvarliga orsaker att avgiftssanktionen kan framstå som alltför sträng även med ett sådant beräkningssätt som här har angetts. För att man skall komma till ett rimligt resultat vid dessa kortvariga dröjsmål bör

avgiften reduceras till hälften om dröjsmålet uppgår till högst fjorton dagar.

Också med en ordning som den föreslagna kan avgiftssanktionen ibland te sig som en överraskande och oproportionerligt hård påföljd för ett betalningsdröjsmål. Ett sätt att göra den något mera acceptabel i allmänhetens ögon och förebygga onödiga försummelser kan vara att föreskriva att ett krav på trafikförsäkringspremie under alla förhållanden skall innehålla information om den påföljd som underlåten betalning kan medföra. Även en sådan regel bör införas i trafikförsäkringsförordningen.

För närvarande föreskrivs en minimiavgift av 200 kronor vid varje dröjsmål. Enligt utredningens mening kan man reda sig utan denna regel, som sällan torde bli aktuell med den ordning som föreslagits. Även vid kortvariga dröjsmål skulle alltså avgiften bestämmas på grundval av en verklig eller konstruerad premienivå. I en övergångsbestämmelse bör föreskrivas att äldre bestämmelser om avgiften skall tillämpas i ärenden som inte är avslutade hos föreningen vid lagens ikraftträdande (jfr prop. 1998/99:42 s. 44).

Vad slutligen angår de *ekonomiska konsekvenserna* av utredningsförslaget i denna del, framgår av det föregående att det kan tänkas medföra någon ökning av trafikförsäkringens administrationskostnader. Konsekvenserna i övrigt beror till stor del på hur den maximala avgiften bestäms enligt det beskrivna systemet. Följer man utredningens förslag, där avgiften högst skulle bestämmas till tre gånger den riktiga premien, kan detta leda till en viss inkomstminskning för trafikförsäkringsföreningen, vilket i någon mån kan påverka trafikförsäkringspremierna: eftersom premienivån påverkas av en mängd andra faktorer av olika slag, är det dock svårt att säga något om detta. I den mån en premiehöjning alls kan väntas framstår denna som en naturlig följd av att avgiftssanktionen mildras.

Det kunde övervägas att till ledning för en kommande departementsbehandling av förslaget lägga fram en alternativ lagtext även i denna del, liksom skett beträffande motortävlingsförsäkringen. Trafikförsäkringsföreningens förslag synes dock inte in-

nebära sådana problem från lagteknisk synpunkt att detta är behövt.

DEL V
RÄTTSSKYDDSFÖRSÄKRING

17 Införlivande av direktivet om rättsskyddsförsäkring

17.1 1993 års lagstiftning

Direktivet 87/344/EGG av den 22 juni 1987 om samordning av lagar och andra författningar angående rättsskyddsförsäkring avser att säkerställa skydd för innehavare av rättsskyddsförsäkring, bl.a. att genom att förebygga intressekonflikter mellan försäkringstagare och försäkringsgivare samt säkerställa en rättvis och snabb tvistlösning genom att använda alternativa mekanismer i sådant syfte. I artikel 4.1 i direktivet sägs att av varje försäkringsavtal om rättsskyddsförsäkring uttryckligen skall framgå (a) att den försäkrade skall kunna fritt välja advokat eller någon annan person som har behörighet enligt nationell lag att försvara eller företräda den försäkrade eller i övrigt tillvarata hans intressen vid undersökningar eller förhandlingar, samt (b) att den försäkrade skall kunna fritt välja advokat eller, om han föredrar det och i den utsträckning det medges i nationell lag, någon annan person med de kvalifikationer som behövs för att tillvarata hans intressen närhelst en intressekonflikt uppkommer. Enligt artikel 6 skall vidare medlemsstaterna vidta de åtgärder som behövs för att det genom skiljeförfarande eller något annat förfarande som ger motsvarande garantier om objektivitet kan fattas beslut om hur tvister mellan den som meddelat rättsskyddsförsäkring och en försäkrad kan lösas, utan att den rätt till överklagande hos rättsliga instanser som kan finnas enligt nationell lag påverkas (1 st.); i försäkringsavtalet skall anges att den försäkrade har rätt att använda sig av ett sådant förfarande (2 st.). Slutligen sägs i art. 7 att när en intressekonflikt uppstår eller oenighet råder

angående tvistens lösning, rättsskyddsförsäkringsgivaren eller, där det är lämpligt, skaderegleringsorganet skall underrätta den försäkrade om de rättigheter som anges i art. 4 och den möjlighet han har att använda sig av ett sådant förfarande som avses i art. 6.

Genom lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring införlivades bl.a. artikel 4 i svensk rätt – där emot inte artikel 6 eller 7. I lagens 3 § sägs i första meningen att ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse här i landet, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Enligt andra meningen får denna rätt inskränkas endast om valet av en viss person skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning. Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han meddelar ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Angående lagens tillkomst kan nämnas följande. Enligt det förslag som remitterades till Lagrådet skulle en tvist om rättsskyddsförsäkring mellan försäkringsgivaren och den försäkrade prövas av tre skiljemän om försäkringstagaren begärde det i enlighet med den då gällande lagen (1929:145) om skiljemän. Part som var missnöjd med skiljedomen hade rätt att överklaga vid domstol. Rätten att påkalla sådant förfarande skulle anges i försäkringsvillkoren. När tvist uppstod skulle den försäkrade underrättas om sin rätt att påkalla sådant förfarande och, om han var konsument, även om andra möjligheter att få tvisten prövad. (Se närmare 4 § i det remitterade förslaget.) Mot denna ordning invände Lagrådet att den var behäftad med vissa nackdelar; ett alternativ där en tvist kunde bli prövad av skiljemän och därefter av tre instanser kunde bli både kostsamt och tidsödande, och det infriade därför knappat direktivets intentioner. I stället föreslog Lagrådet två alternativa lösningar: antingen att också försäkringsgivaren skulle kunna välja mellan skiljenämnd och allmän domstol, varför det inte skulle vara erforderligt att medge någon rätt till materiell omprövning, eller också att parterna skulle få

frihet att i förväg avtala hur uppkommande tvistefrågor mellan dem skulle lösas. Departementschefen invände mot det första alternativet att den inte skulle ge¹ tillgång till skiljeförfarande i större utsträckning än vad som redan gällde, och förordade en ordning i enlighet med Lagrådets andra alternativ; denna lösning ansågs inte kräva någon lagstiftning. – I lagen upptogs alltså inte någon motsvarighet till artikel 6 och 7 i direktivet.

I sammanhanget kan nämnas att HD nyligen prövat frågan om giltigheten av ett villkor där vissa specificerade krav ställts på ombudets bakgrund, bl.a. att hans lämplighet i visst fall skall ha prövats av Försäkringsbolagens rättsskyddsnämnd. Enligt HD var detta krav på prövning att uppfatta som ett materiellt villkor av innebörd att ersättning för ombudskostnader förutsätter att nämnden funnit ombudet uppfylla villkorens krav på lämplighet. Villkoret innebar, oberoende av vilka kriterier nämnden använder vid sin lämplighetsprövning, en sådan inskränkning av rätten att efter eget val få utse ombud som står i strid mot 3 § i 1993 års lag. Inte minst med hänsyn till syftet med rättsskyddsförsäkringsdirektivet framstod det som naturligt att uppfatta regleringen som civilrättsligt tvingande. Villkoret var alltså ogiltigt.²

17.2 Kommissionens invändningar

Den 12 oktober 2005 avgav Europeiska gemenskapernas kommission efter att ha inhämtat synpunkter från den svenska regeringen ett motiverat yttrande till följd av underlåtenhet att korrekt införliva artiklarna 4, 6 och 7 i direktivet. Enligt yttrandet strider bestämmelsen i 3 § andra meningen 1993 års lag mot artikel 4 i direktivet genom den begränsning som paragrafen innehåller om valet av viss person skulle medföra avsevärt ökade omotiverade kostnader, ett tillägg som saknar motsvarighet i direktivet. Enligt yttrandet anser kommissionen rätten att efter eget val utse en advokat inte utgöra en del av innehållet i försäk-

¹ Se om det sagda prop. 1992/93:257 s. 141, jfr s.237 (lagrådsremiss) och s.304 f (Lagrådet).

² Se NJA 2005 s. 745.

ringen, något som den svenska regeringen hävdade, utan i stället innebära en processuell aspekt. Rörande underlåtenhet att införliva artikel 6 anser kommissionen det inte tillräckligt att parterna i försäkringsavtalet får avtala om ett skiljeförfarande, utan direktivet innebär att försäkringsavtalet måste nämna rätten att använda ett alternativt tvistlösningsförfarande. Vad angick artikel 7, framhöll kommissionen att den av regeringen åberopade bestämmelsen om information i samband med skadereglering i 2 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104) var alltför allmänt hållen, eftersom den inte uttryckligen hänvisade till information om alternativ tvistlösning i samband med rättsskyddsförsäkring, såsom föreskrevs i direktivet art. 7. Slutligen anmärkte kommissionen, att direktivet inte angav att bestämmelserna i artikel 6 och 7 omfattades av avtalsfrihet; målet var att säkerställa att de rättigheter som gavs till den försäkrade genom artikel 6 och 7 i direktivet inte äventyrades, eftersom de utgjorde en central och nödvändig del av systemet till skydd för de försäkrade.

17.3 Överväganden

Förslag: En omstridd bestämmelse om begränsning i försäkringstagarens rätt att välja ombud upphävs. Den försäkrade skall få tvister med försäkringsbolaget bedömda av en opartisk nämnd.

Beträffande artikel 4.1 i direktivet har från regeringens sida tidigare anförts att den inte avsåg att reglera den materiella omfattningen av rättsskyddsförsäkringen och att den svenska bestämmelsen rörande omotiverade kostnader var att räkna dit, på samma sätt som ett villkor som begränsade försäkringen till visst belopp; den skulle följaktligen vara tillåten enligt direktivet. Kommissionen har emellertid som nämnt hävdade att regeln har en processuell innebörd och innebär en otillåten begränsning av den försäkrades valfrihet. Skäl kan anföras för båda tolkningarna. HD:s nämnda dom ger emellertid visst stöd för uppfattningen att inskränkningar i den försäkrades rätt att fritt välja ett

lämpligt ombud är svåra att förena med direktivet. Även om bestämmelsen i 3 § andra meningen 1993 års lag skulle utgå bör försäkringsbolaget kunna kontrollera kostnaderna för rättsskyddet inte blir orimligt höga genom att begränsa försäkringsbeloppet på lämpligt vis. Det finns därför inte anledning att behålla en regel som kan uppfattas som en inskränkning i den försäkrades fria val av biträde. Den kritiserade regeln bör upphävas.

Vad sedan gäller artikel 6 och 7, är det tvistlösningsförfarande som i dag tillgrips i första hand att en tvist om rättsskyddsförsäkringen anmäls till Allmänna reklamationsnämnden; vidare kan tvister om ombudets lämplighet och arvodets storlek prövas vid Försäkringsbolagens Rättsskyddsnämnd. Intetdera förfarandet medför dock något bindande avgörande av tvisten. Vill den försäkrade uppnå något sådant utan att vända sig till domstol finns möjligheten att tvisten prövas i skiljeförfarande enligt lagen (1999:116) om skiljeförfarande. Såvitt angår tvister om konsumentförsäkring får emellertid enligt 6 § 1 st. denna lag ett skiljeavtal som träffats innan tvisten uppstod inte göras gällande. Saknas en skiljeklausul i försäkringsavtalet har försäkringsbolaget möjlighet att vägra skiljeförfarande, om den försäkrade skulle påkalla detta, och tvinga den försäkrade att gå till domstol. En hänvisning till vanligt skiljeförfarande framstår inte som en godtagbar lösning. Det synes därför nödvändigt att föreskriva en särskild ordning för prövningen av dessa tvistefrågor.

Av intresse är här den lösning som förekommer i Finlands motsvarande lagstiftning, som avser att genomföra samma direktiv. Enligt 4 § lagen om avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkringar 2.12.1993/1060 föreskrivs sålunda om behandling av tvister att i försäkringsvillkoren skall nämnas att den försäkrade har rätt att få tvister mellan honom och försäkringsgivaren prövade av ett sådant opartiskt organ som specificerats i försäkringsvillkoren; om tvister uppstår skall försäkringsgivare informera den försäkrade om bl.a. denna rättighet. Ett avtalsvillkor som begränsar den försäkrades rätt att få en tvist prövad av domstol är ogiltigt.

En motsvarande ordning med en opartisk nämnd som avger yttrande i tvisten synes lämplig också för Sveriges del. Såvitt angår konsumentförsäkring, fyller Allmänna reklamationsnämnden direktivets krav, men den upptar inte frågor om företagsförsäkringar. Det bör därför inrättas en särskild nämnd för dessa ärenden i försäkringsbranschens regi. Den nuvarande rättsskyddsnämnden, vars ledamöter utses av Sveriges försäkringsförbund, torde inte uppfylla direktivets krav på opartiskhet.

Nämnden bör ha en ordförande som är eller har varit ordinarie domare, och beträffande övriga ledamöter bör inte mer än hälften företräda försäkringsintressen. Den försäkrade bör ha möjlighet att välja, om yttrande skall inhämtas av nämnden eller om tvisten skall föras till domstol. Med hänsyn till direktivets föreskrift, att den nationella lagens rätt till överklagande hos rättsliga instanser inte skall påverkas, bör båda parter efter det att nämndens yttrande avgetts ha möjlighet att föra talan vid domstol. Man kan emellertid räkna med att yttrandet i de allra flesta fall kommer att bli avgörande för tvistens lösning.

Den nya nämnden skall också kunna ta upp de ärenden om rättsskyddsförsäkring som för närvarande behandlas av Allmänna reklamationsnämnden. Även denna senare nämnd bör emellertid vara godtagbar som tvistelösning enligt direktivet, och den bör liksom hittills kunna ta upp frågor om tvister rörande konsumentförsäkringens rättsskyddsmoment. Försäkringsbranschen bör ha viss frihet att ordna handläggning och organisation på lämpligt sätt, förutsatt att de angivna kraven på opartiskhet hos nämnden iakttas. Några detaljerade regler om detta behöver därför inte tas upp i lagen.

Regler om en sådan nämnd bör införas som en ny paragraf (3 a §) i lagen om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring.

De nya reglerna bör tillämpas på försäkringsfall som inträffar efter ikraftträdandet. Någon övergångsregel om detta lär inte vara nödvändig.

Vad angår de *ekonomiska konsekvenserna* av förslaget i denna del, lär det inte medföra några ökade kostnader för det allmänna. Den kostnadsökning som inrättandet av en ny nämnd kan med-

föra för försäkringsbranschen torde vara försumbar; till stor del övertar den uppgifter från den nuvarande rättsskyddsnämnden.

18 Författningskommentar

18.1 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. motordrivet fordon när det *används vid organiserad hastighetstävling eller vid träning för sådan tävling* inom inhägnat tävlingsområde,
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Enligt paragrafen avgränsas trafikskadelagen annorlunda än tidigare. Den är inte tillämplig på organiserade hastighetstävlingar, var de än äger rum, men gäller å andra sidan annan användning av motordrivet fordon på inhägnade områden än tävling och träning för tävling. I dessa fall föreligger en trafikförsäkringsplikt (se 2 §). Där inte trafikskadelagen tillämpas gäller lagen om motortävlingsförsäkring, med skyldighet för arrangören att ordna sådan försäkring (se 1 § den lagen).

Med organiserad hastighetstävling menas sådan tävling som anordnas av någon som tar ansvar för arrangemangen, däremot inte sådana improviserade aktiviteter som streetracing. Även blackracing kan alltså under vissa förhållanden undantas. Trä-

ningskörningar utanför inhägnade tävlingsområden faller under trafikskadelagen, däremot inte sådana körningar på inhägnade banor och liknande. När det gäller typiska tävlingsfordon torde man kunna räkna all snabb körning på banor som träning. Vid annan verksamhet på inhägnade områden, inbegripet uppvisning och övningskörning, blir trafikskadelagen tillämplig. Begreppet inhägnat tävlingsområde – som i fortsättningen skulle ha praktisk betydelse bara för bedömning av träningskörning – får uppfattas på väsentligen samma sätt som tidigare; det avgörande bör vara om området är avgränsat för obehöriga fordon och inte utan vidare tillgängligt för allmänheten.

2 § Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som är normalt hemmahörande här i landet. *Trafikförsäkring skall också finnas för motordrivet fordon som importeras från ett annat EES-land under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.*

Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgörs dock försäkringsplikten av innehavaren. Om ett fordon är registrerat i vägtrafikregistret och den som äger fordonet eller innehar det under sådana omständigheter som anges i föregående mening inte har fyllt 18 år och saknar förarbehörighet för fordonet, fullgörs försäkringsplikten av den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret.

Trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som har registrerats i vägtrafikregistret kan genom uppsägning av försäkringstagaren upphöra att gälla endast om

1. fordonet inte längre är registrerat i vägtrafikregistret,
2. fordonet är avställt, eller
3. försäkringstagarens skyldighet att hålla fordonet försäkrat har upphört av någon annan anledning.

Tredje stycket skall inte tillämpas, om för fordonet gäller trafikförsäkring hos en annan försäkringsanstalt.

Ändringen i *första stycket första meningen* är en följd av artikel 4.4 i direktivet och innebär att trafikförsäkring skall finnas för ett motordrivet fordon som inte är registrerat i vägtrafikregistret även då det brukas i trafik utomlands. Ändringen får betydelse för sådana mopeder som är undantagna från registreringsplikt. Övervägandena finns i avsnitt 6.5. Uttrycket normalt hemmahörande används i trafikförsäkringsdirektiven och finns även i 27 §. Ett fordon som inte är registrerat är normalt hemmahörande i det land där den person som har hand om fordonet är bosatt.¹ (jfr prop. 2001/02:133 s. 52).

Ändringen i *första stycket andra meningen* genomför artikel 4.4 i direktivet (artikel 4 a). Övervägandena finns i avsnitt 6.12. Genom artikeln ändras det andra skadeförsäkringsdirektivet i syfte att underlätta import av trafikförsäkringspliktiga fordon från en medlemsstat till en annan. Direktivet innebär att risken skall anses belägen i införselstaten redan från och med den dag då fordonet levererades etc. till köparen och under en tid av 30 dagar framåt, en regel som införts i 1 kap. 9 a § tredje stycket försäkringsrörelselagen. Enligt ändringen i paragrafen skall trafikförsäkring enligt TSL finnas också i sådana fall. Underlåtenhet att ha försäkring kan i visst fall medföra straffansvar (36 § TSL). Härigenom kommer också det ansvar för oförsäkrade fordon som stadgas i 16 § andra stycket TSL att gälla.

5 § Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det *enligt försäkringsrörelselagen (1982:713)*, samt

2. en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt första stycket 1 kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan medge motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet

¹ Se prop. 2001/02:133 s. 52.

här som avses i första stycket 2. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress.

Första stycket 1 p. hänvisar numera till FRL när det gäller koncession. Vad som åsyftas är 2 kap. 3 § FRL, som föreskriver att ansökan om koncession prövas av Finansinspektionen eller i vissa fall av regeringen, samt 2 kap. 3 a § samma lag, där motorfordonsansvar upptas under försäkringsklass 10.

Vidare har bemyndigandet i tredje stycket sista meningen har tagits bort. Bestämmelsen har tillsammans med övriga bemyndiganden tagits in i den nya 39 §.

8 § För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med *ett fordon som avses i 2 § eller som tillhör svenska staten* tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.

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

Ändringen är en följd av artikel 4.4 i direktivet och den genomförda ändringen av trafikförsäkringsplikten (2 §). Övervägan-

dena finns i avsnitt 6.5. Ändringen innebär att ersättning för skada som har inträffat utomlands utgår inte enbart för skada som har inträffat i följd av trafik med ett här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt fordon, utan även för skada i följd av trafik med ett annat motordrivet fordon om det är normalt hemmahörande här i landet eller importeras i visst fall (se 2 § första stycket andra meningen). Uttrycket ”normalt hemmahörande” kommenteras vid 2 §.

12 § Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Trafikskadeersättning till förare kan vidare jämkas, om föraren vid skadefallet gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detta gäller dock inte om det visas att föraren inte genom vållande har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. *Har en skadelidande förare vid skadefallet gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri, skall detta särskilt beaktas.*

Ändringen avser jämkning när en skadelidande förare har gjort sig skyldig till rattfylleribrott. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Regeln om jämkning på denna grund har flyttats från första stycket till det nya *tredje stycket*. Samtidigt har föreskrivits en presumtion för medvållande hos föraren. Det ankommer nu på den skadelidande att, om han visas ha gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri, styrka att han ändå inte har varit vållande till sin skada. Det spelar alltså inte någon roll om körningen vid skadan kan antas ha faktiskt påverkats av alkohol eller annat berusningsmedel; kan inte den skadelidande frita sig från medvållande kan skadeståndet under alla förhållanden nedsättas. Bestämmelsen gäller inte bara personskada utan också sådan sakskada som tillfogas föraren, exempelvis om hans bil skadas vid en kollision.

I *fjärde stycket*, som reglerar hur jämkningen närmare skall ske, har sista meningen tillagts. Den innebär att man vid skälighetsbedömningen när skadeståndet skall jämkas enligt första, andra eller tredje stycket skall låta rattfylleribrott från den skadelidandes sida inverka reducerande på ersättningen. Å andra sidan bör tillämpningen av bestämmelsen påverkas också av att man numera får räkna med jämkning också i fall där den skadelidande inte bevisligen gjort sig skyldig till vållande. Vad som här är rimligt får lämnas till rättstillämpningen. I alla händelser torde bedömningen bära präglas av den strängare inställning till rattfylleribrott som ligger bakom lagförslaget.

Har det *bevisligen förekommit vållande* från den skadelidandes sida bör man till en början ställa frågan vilken jämkning detta förhållande motiverar, om man tills vidare bortser från alkoholpåverkan. Man kommer alltså inledningsvis fram till en jämkning av ersättningen till viss kvotdel av skadan, oavsett om det gäller person- eller sakskada. Vid ordinär vårdslöshet kanske det finns anledning att utgå från en jämkning till hälften, vid grov vårdslöshet från en jämkning till en tredjedel. När en alkoholpåverkad förare kräver ersättning enligt 10 § andra stycket för sakskada, t.ex. på det egna fordonet, får hänsyn också tas till det vållande eller den bristfällighet som förekommit på motsidan.

Denna kvotdel bör sedan påverkas bl.a. av att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleribrott, varvid hänsyn också

bör tas till hur pass allvarligt brottet är i det särskilda fallet. Som framhållits i allmänmotiveringen bör också andra omständigheter vid trafikolyckan inverka, t.ex. i vad mån den berott på annat än den skadelidandes körning – skuld hos en annan trafikant, vägens beskaffenhet etc.

Liksom i andra medvållandefall bör bedömningen vara mera generös vid personskada. Här bör man dock inte längre schablonmässigt följa den hittills tillämpade s.k. nittioprocentregeln utan göra en allmän skälighetsbedömning, där brottets mer eller mindre allvarliga art väger med. Det kan vara anledning att bestämma ersättningen för inkomstförlust och ideell skada till samma kvotdel, såvida inte sociala och humanitära hänsyn motiverar en höjning av ersättningen för ekonomisk skada. Ersättning för vårdkostnader och andra hjälpkostnader vid personskada bör dock liksom nu ges med ett ojämkat belopp. - När det gäller ersättning för sakskada – t.ex. på förarens bil - kan den nedsättas till ett lägre belopp än vad som motiveras av graden av vållande på ömse sidor och övriga omständigheter, varvid också här man får beakta hur pass allvarligt rattfylleribrottet är.

Vad angår fallet då *vållande hos förare inte är styrkt* men ersättningen ändå skall nedsättas enligt tredje stycket, bör bedömningen rimligen utgå från en högre kvotdel, än vid bevisat medvållande. I övrigt bör den ske enligt motsvarande riktlinjer som då vållande konstaterats hos den skadelidande.

27 § Den som enligt 5 § första stycket 1 meddelar trafikförsäkring skall ha en skaderegleringsrepresentant i varje annat EES-land. Representanten skall vara bosatt i det landet eller, om det är en juridisk person, vara etablerad där.

Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från trafikförsäkringen när

1. den skadelidande är bosatt i det EES-land där representanten är bosatt eller etablerad,
2. det fordon vars försäkring skall tas i anspråk är försäkrat

och normalt hemmahörande i något annat EES-land än som avses i 1 och

3. skadan har inträffat i något annat EES-land än som avses i 1 eller i ett land som ingår i systemet med grönt kort.

Ändringen innebär att bemyndigandet i tredje stycket har tagits bort. Bestämmelsen har tillsammans med övriga bemyndiganden tagits in i den nya 39 §.

28 § Om en skadelidande som är bosatt här i landet har anmält ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket till en försäkringsgivare i ett annat EES-land eller till en skaderegleringsrepresentant som denne har i Sverige utan att få ett motiverat besked om ersättning, svarar de försäkringsgivare som avses i 16 § solidariskt för ersättningen när det har gått tre månader sedan anmälan gjordes. Samma ersättningsansvar gäller om den utländske försäkringsgivaren inte har någon skaderegleringsrepresentant här i landet. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om den skadelidande har vidtagit rättsliga åtgärder mot den utländske försäkringsgivaren.

Om fordonet är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, har de försäkringsgivare som avses i 16 § samma ersättningsansvar för skadan som anges i första stycket. Om fordonets identitet inte kan fastställas, svarar dessa försäkringsgivare solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått från försäkringen. Vad som sägs i detta stycke gäller även om fordonet inte är normalt hemmahörande i ett EES-land men försäkringsfallet har inträffat i ett EES-land.

Skaderegleringen skall påbörjas senast två månader efter det att ärendet anmäldes till de försäkringsgivare som avses i 16 §. Skaderegleringen skall avbrytas, om försäkringsgivaren eller skaderegleringsrepresentanten lämnar ett motiverat besked om ersättning. Vad som sägs om skadereglering i 7 kap. 1 § försäkringsavtalslagen (2005:104) skall tillämpas också på skadereglering enligt denna paragraf.

Ändringen innebär att bemyndigandet i fjärde stycket har tagits bort. Bestämmelsen har tillsammans med övriga bemyndiganden tagits in i den nya 39 §.

34 § Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret 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 användningsätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon.

Om det framgår att en viss premie skulle ha betalats för det oförsäkrade fordonet, gäller i stället att avgiften skall bestämmas till högst tre gånger denna premie, dock inte högre än vad som följer av andra stycket.

Har trafikförsäkring saknats under högst fjorton dagar, utgör avgiften hälften av vad som sagts i andra eller tredje stycket.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.

Bestämmelsen innehåller vissa nya regler om bestämmande av trafikförsäkringsavgiften. Ändringen har motiverats i avsnitt 16.3.

Första stycket är oförändrat. I andra stycket har den särskilda regeln om förhöjning av premien på grund av innehavarens person tagits bort; den framstår som överflödigt med hänsyn till den betydelse den korrekta premien ändå får med det nya sättet att bestämma avgiften.

De nya avgiftsreglerna framgår av tredje stycket. Huvudregeln är att trafikförsäkringsföreningen vid underlåten premiebetaling skall kräva en avgift beräknad på samma sätt som tidigare, såvida inte föreningen fått kännedom om den premie som skulle ha betalats – normalt genom att premiekravet överlåtits på föreningen. I så fall skall i stället avgiften bestämmas med ledning av

den premien. Om försäkringsbolaget kräver avgift utan kännedom om premien, skall enligt den föreslagna bestämmelsen i 3 § 2 st. trafikförsäkringsförordningen fordonsägaren anmodas att inkomma med styrkt uppgift om den premie som skulle ha erlagts.

Kommer fordonsägaren i anledning av kravet in med utredning om att antingen premien bestämts till visst belopp – närmast genom en premieavi från försäkringsbolaget – eller också att premien skulle ha bestämts till visst belopp om ägaren ansökt om trafikförsäkring, utgår man på samma sätt från denna premie. Formuleringen ”det framgår” skall ange att det inte krävs någon mera ingående utredning om den riktiga premien; det bör räcka att ägaren ger in kopia av en offert från ett försäkringsbolag verksamt i Sverige där premiebeloppet anges och visar att offerten avser den oförsäkrade bilen. Det saknar betydelse om premien skulle ha bestämts till ett högre eller lägre belopp hos ett annat bolag. – Avgiften skall *högst* bestämmas till det belopp som framgår av tredje stycket; föreningen kan alltså sänka avgiften, om detta med hänsyn till omständigheterna framstår som rimligt.

Om inte fordonsägaren inkommer med begärda uppgifter skall i princip den avgift gälla som framgår av det ursprungliga kravet, såvida inte undantagsvis nedsättning sker enligt sista stycket första meningen.

Enligt fjärde stycket skall avgiften alltid reduceras till hälften vid sådana kortvariga dröjsmål som anges där, utan att någon skälighetsprövning blir aktuell.

Femte stycket är oförändrat. Med hänsyn till att nuvarande regler sällan torde medföra oskäligt höga avgifter torde bestämmelsen i första meningen inte behöva återopas lika ofta som tidigare. Den kan emellertid tillämpas exempelvis när på grund av olyckliga omständigheter avgiften kommit att bli mångdubbelt större än den riktiga premien, t.ex. när en invandrare som inte haft bilen tidigare försäkrad i landet inte förstått att inkomma med utredning rörande storleken av denna premie.

39 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för representanter enligt 5 och 27 §§, om skaderegleringen enligt 28 §, om underrättelseskyldighet samt om försäkringsanstalts verksamhet i övrigt enligt denna lag.

I paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i olika avseenden. Den innehåller de bemyndiganden som tidigare varit intagna i 5, 7, 27 och 28 §§. Såvitt gäller underrättelseskyldighet innebär bestämmelsen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att meddela föreskrifter även för skador som inte har inträffat under resa inom EES. Med stöd av bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om bl.a. underrättelse till skadelidande om skaderegleringen (motiverat besked om ersättning) för att genomföra artikel 4.4 (artikel 4 e) i direktivet. Föreskrifter kan också meddelas om skyldighet att utfärda intyg om inträffade skadefall för att genomföra artikel 4.4 (artikel 4 b) i direktivet. Övervägandena i dessa delar finns i avsnitt 6.13 och 6.16.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

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

Bestämmelsen i punkt 2 motsvarar övergångsregleringen vid tidigare ändring när det gäller trafikförsäkringsavgift. I fråga om dess tillämpning kan hänvisas till prop. 1998/99:42 s. 44.

18.2 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207).

6 kap.

1 § Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Skadestånd till förare av motordrivet fordon kan vidare jämkas, om föraren vid skadefallet har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detta gäller dock inte om det visas att föraren inte genom vållande har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. *Vid jämkning enligt tredje stycket skall särskilt beaktas att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleribrott.*

Ett nytt tredje stycke har tillagts som konsekvens av ändringen rörande jämkningen vid rattfylleribrott i 12 § TSL. Vidare har tillagts en mening i fjärde stycket om jämkning i sådana fall. Det är tänkbart att i något fall ersättningskrav mot tredje man på grund av trafikskada skulle grundas på allmänna skadestandsregler, exempelvis då trafikskadeersättning inte utgår på den grund att den skadelidande åsidosatt sina skyldigheter vid skaderegleringen (jfr 17 § TSL). Övervägandena finns i avsnitt 10. Regeln om jämkning vid rattfylleri har flyttats till det nya stycket och innebär nu en presumtion för medvållande, vilken också gäller när sakskada drabbat föraren. Formellt är samma jämkningsregel tillämplig också vid ren förmögenhetsskada (jfr andra stycket), något som dock torde sakna praktisk betydelse.

Enligt ordalagen gäller tillägget i fjärde stycket bara jämkning enligt tredje stycket, som tar särskilt sikte på förares medvål-

lande. Det hindrar naturligtvis inte att rattfylleribrottet skall beaktas om en jämkning också kan grundas på första eller andra stycket, t.ex. om föraren gjort sig skyldig till grov vårdslöshet. – I fråga om de närmare resonemangen vid jämkningen kan väsentligen hänvisas till kommentaren till 12 § trafikskadelagen. Meningen är ju att den skadelidande inte skall komma i annan situation genom att ersättning krävs enligt skadestandsregler i stället för enligt trafikskadelagen.

18.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

1 § Motortävlingsförsäkring skall finnas vid *organiserad hastighetstävling* med motordrivet fordon. *Med organiserad hastighetstävling likställs träning för sådan tävling inom inhägnat tävlingsområde.*

Försäkringsplikten *fullgörs* av den som anordnar tävlingen. Finns *inte en* sådan anordnare, *fullgörs* försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne.

Första stycket föreskriver att motortävlingsförsäkring skall finnas för sådan tävling och träning som undantagits från trafikförsäkring enligt den nya lydelsen av 1 § trafikskadelagen. Av kommentaren till den paragrafen framgår hur de nya bestämmelserna är avsedda att tillämpas.

Enligt andra stycket skall samma kategorier som tidigare vara skyldiga att ordna försäkring. Beträffande tävlingar utanför inhägnat tävlingsområde kommer skyldigheten normalt att vila bara på arrangören.

2 § Motortävlingsförsäkring får bara meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det *enligt försäkringsrörelselagen (1982:713)* samt av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som får meddela motortävlingsförsäkring är skyldig att på begäran meddela motortävlingsförsäkring och att utfärda bevis därom enligt formulär som Finansinspektionen fastställer.

Rörande innebörden av ändringen hänvisas till kommentaren till 5 § TSL.

3 § Från motortävlingsfordon utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det *används på sätt* som avses i 1 §. Ersättning utgår dock ej för

1. person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon när det *används på sådant sätt*,

2. skada på motordrivet fordon *som samtidigt deltar i tävlingen eller träningen* eller på egendom i sådant fordon, *eller*

3. *skada på det område eller den anläggning där tävlingen eller träningen äger rum.*

Paragrafen anpassar undantagen från försäkringen till den nya utformningen av lagen. Vad som undantas är till en början person- eller sakskada som tillfogas alla förare eller passagerare som deltar i tävlingen eller träningen (punkt 1); detta gäller oavsett hur skadan inträffar. Vidare undantas skada på alla fordon som samtidigt deltar och på egendom i fordonet, oavsett vem som äger fordonet eller egendomen (punkt 2), samt slutligen på tävlingsområdet eller anläggningen som används för tävlingen eller träningen – också här oavsett vem ägaren är (punkt 3). I anläggningen får anses ingå fasta inventarier i denna, däremot inte sådan egendom som mera tillfälligt finns där. Personskada på exempelvis funktionärer eller åskådare ersätts däremot, liksom också skada på förare och passagerare i motorfordon som finns på tävlingsområdet men inte deltar i tävlingen eller träningen och skada på sådant fordon.

5 § Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *trehundra* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till

gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Bestämmelsen föreslås ändrad bara i fråga om försäkringsbeloppets storlek.

7 § I fråga om rätt för försäkringsanstalt som har utgett ersättning från motortävlingsförsäkring att kräva ersättningen åter från annan äger 20 § första stycket och 21 § trafikskadelagen (1975:1410) motsvarande tillämpning.

I fråga om rätt för försäkringsanstalter som har *betalat ut* ersättning enligt 6 § att kräva *tillbaka* ersättning från *någon* annan *tillämpas* 20 § första stycket och 24 § andra stycket 1 trafikskadelagen (1975:1410) på motsvarande sätt.

Den som har utgett ersättning på grund av återkrav enligt första eller andra stycket får efter vad som är skäligt kräva ersättningen åter från annan som är ansvarig för skadan på sätt som anges i 20 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410).

Av det ändrade andra stycket framgår att återkrav från de solidariskt ansvariga försäkringsanstalterna – i praktiken från Trafikförsäkringsföreningen – numera kan riktas även mot skadevållaren, med de begränsningar som framgår av 20 § 1 st. TSL.

18.4 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713)

1 kap.

9 a § Med ett kvalificerat innehav avses enligt denna lag ett direkt eller indirekt ägande i ett företag, om innehavet representerar tio procent eller mer av kapitalet eller av samtliga röster eller annars möjliggör ett väsentligt inflytande över ledningen av företaget.

För skadeförsäkring avses enligt denna lag med *land där risken är belägen*

1. när försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, det land som egendomen är belägen i,

2. när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, det land där registreringen skall ske,

3. när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

4. i andra fall än de som omfattas av 1–3, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

När ett motordrivet fordon importeras till Sverige från en annan stat inom EES skall risken, i fråga om sådan försäkring som avses i 2 kap. 3 a § första stycket 10, anses vara belägen i Sverige under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

För livförsäkring avses enligt denna lag med *land där åtagandet skall fullgöras*, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

Ändringen i *tredje stycket* genomför artikel 4.4 (artikel 4 a) i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.12.

18.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

3 § Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse här i landet, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Den försäkrade

skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Ändringen innebär att den tidigare andra meningen utgått.

3 a § I en tvist om rättsskyddsförsäkring mellan försäkringsgivaren och den försäkrade skall yttrande avges av en opartisk nämnd, om den försäkrade begär det.

Rätten att begära ett sådant förfarande som anges i första stycket skall anges i försäkringsvillkoren. När en tvist uppstår skall den försäkrade underrättas om att han har denna rätt.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 17.3. Den försäkrade kan välja mellan att inhämta yttrande av nämnden och att föra talan vid domstol. Försäkringsbolaget kan inte motsätta sig att yttrande inhämtas. Däremot har båda parter möjlighet att föra tvisten till tingsrätt. Försäkringsbolagets talan får då gå ut på fastställelse att något ansvar för bolaget inte gäller i det omtvistade avseendet. Den försäkrade kan också vända sig till tingsrätt om inte bolaget följer beslutet.

Som framhålls i allmänmotiveringen bör det finnas möjlighet att i stället inhämta yttrande från Allmänna reklamationsnämnden, såvitt gäller konsumentförsäkring. Inte heller yttranden av denna nämnd är bindande för parterna.

4 § Bestämmelserna i 3 och 3 a §§ gäller inte sådana åtgärder som försäkringsgivaren vidtar på grund av en ansvarsförsäkring för att företräda den försäkrade vid undersökningar eller förhandlingar, om åtgärderna vidtas för att tillvarata även försäkringsgivarens intressen. Bestämmelserna gäller inte heller vid tvister eller risker som hänför sig till eller har samband med fartyg som används i sjöfart.

Ändringen består endast i att undantaget i paragrafen gäller också den nya bestämmelsen i 3a §.

5 § *Ett avtalsvillkor som begränsar den försäkrades rätt enligt denna lag är ogiltigt.*

I paragrafen, som är ny, finns en bestämmelse om att lagens regler är tvingande till förmån för den försäkrade.

18.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige

1 kap.

7 § Med *skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige* avses

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,
2. risk som är hänförlig till ett fordon som har registrerats i Sverige,
3. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När ett motordrivet fordon importeras till Sverige från en annan stat inom EES skall risken, i fråga om sådan försäkring som avses i 2 kap. 3 a § första stycket 10 försäkringsrörelselagen (1982:713), anses vara belägen i Sverige under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

När det gäller *livförsäkring* anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller *tjänstepensionsförsäkring* anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras, om det uppdragsgivande företag

som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till EES_försäkringsgivaren, har sitt etableringsställe i Sverige.

När det gäller *tjänstepension* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras*, om det uppdragsgivande företaget som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till det utländska tjänstepensionsinstitutet, har sitt etableringsställe i Sverige.

Det nya *tredje stycket* genomför artikel 4.4 (artikel 4 a) i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.12.

18.7 Förslaget till lag om ändring i försäkringsavtalslagen (2005:104)

1 kap.

3 § Denna lag tillämpas inte på trafikförsäkringar, *motortävlingsförsäkringar* eller patientförsäkringar till den del sådana försäkringar regleras av trafikskadelagen (1975:1410), *lagen (1976:37) om motortävlingsförsäkring* respektive patientskadelagen (1996:799).

Lagen gäller inte för återförsäkring.

I första stycket har tillagts en hänvisning till lagen om motortävlingsförsäkring. Ändringen har motiverats i avsnitt 14.9.

18.8 Förslaget till lag om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359)

3 § *Krav på premie för trafikförsäkring skall innehålla upplysning om att underlåtenhet att betala premie medför skyldighet att betala trafikförsäkringsavgift enligt 34 § trafikskadelagen (1975:1410).*

Paragrafen, som är ny, har motiverats i avsnitt 16.3.

Bilaga 1 Alternativ författningstext

Trafikskadelag (1975:1410)

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. motordrivet fordon när det användes vid *hastighetstävling, vid träning för sådan tävling eller vid annan verksamhet som medför särskilt betydande skaderisker för föraren.*

3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

Har....(se nuvarande lagtext)....helhet.

Lag om motortävlingsförsäkring (1976:357)

1 § Motortävlingsförsäkring skall finnas vid *hastighetstävling* med motordrivet fordon, *vid träning för sådan tävling eller vid annan verksamhet som medför särskilt betydande skaderisker för föraren. Försäkringen kan vara kollektiv eller individuell.* Försäkringsplikten fullgörs av den som använder fordonet på detta sätt.

2 § (se förslag under Författningsförslag)

3 § Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon *när det används på sätt som anges i 1 §*. Ersättning utgår dock ej för

1. person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon *vid användningen*,

2. skada på motordrivet fordon som *samtidigt används på sätt som anges i 1 §* eller egendom i sådant fordon,

3. skada på *det område eller den anläggning där användningen äger rum*.

5 § (se förslag under Författningsförslag)

7 § (se förslag under Författningsförslag)

Kommentar till den alternativa författningstexten:

Här har upptagits sådana lagrum som berörs av försäkringsbranschens förslag rörande motortävlingsförsäkring (se avsnitt 14 ovan).

Regeln i 1 § TSL innebär att från trafikförsäkringen undantas dels alla hastighetstävlingar vare sig de är organiserade eller inte, dels träning både på inhägnade tävlingsområden och i övriga fall. Även stree racing utesluts alltså. När det gäller att avgöra om en körning utanför tävlingsområden utgör träning lär fordonets art, vägvalet (t.ex. om körningen sker genom terräng) och körsättet kunna ge ledning. Också det förhållandet, att föraren faktiskt har en motortävlingsförsäkring, kan tyda på att det är fråga om träning för tävling. I tveksamma fall bör emellertid man utgå från att trafikskadelagen, med dess starkare skydd för förare och passagerare, är tillämplig.

Enligt 1 § likställs med hastighetstävling och träning för sådan tävling annan verksamhet som medför särskilda risker för föraren. Med detta avses dels tävlingar där hastigheten inte spelar någon roll men ändå medför betydande fara, t.ex. freestyle-tävlingar och Formula Off Road, och uppvisningar av typen motorcirkus. Det spelar ingen roll var dessa verksamheter utövas. Det

väsentliga är emellertid skaderisken för föraren, inte för utomstående; det är ju, med branschens synsätt, just förarskadorna som motiverar en särskild försäkringsform i dessa fall.

Enligt bestämmelsen i 1 § MTFL läggs plikten att ta motortävlingsförsäkring nu på deltagarna i de angivna verksamheterna. Man kan utgå från att även med detta alternativ det liksom tidigare blir motorsportorganisationerna som normalt ombesörjer försäkringarna, i så fall genom en kollektiv försäkring; närmast torde det bli fråga om en obligatorisk gruppskadeförsäkring som följer reglerna i 17 kap. NFAL. Om en förare av ena eller andra anledningen skulle falla utanför den kollektiva försäkringen, får han se till att skaffa sig en individuell motortävlingsförsäkring. Meningen är att också deltagare i streetracing skall teckna sådan försäkring.

Regressrätten enligt 7 § MTFL – vars lydelse framgår av huvudförslaget – innebär här att trafikförsäkringsföreningen kan kräva tillbaka utgivet belopp av en deltagare som inte har vederbörlig försäkring, med de begränsningar som framgår av 24 § 1 st. första meningen TSL. Har deltagaren vållat skadan på sätt som anges i 20 § 1 st. TSL (uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet m.m.) kan hela den utgivna ersättningen återkrävas från honom.

Bilaga 2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG
av den 11 maj 2005
om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG,
88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och
rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motor-
fordon**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNION-
ENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 47.2 första och tredje meningarna, artikel 55 och artikel 95.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (2),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), och

av följande skäl:

(1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäk-

ringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för en stor del av skadeförsäkringsrörelsen inom gemenskapen. Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för gemenskapens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

(2) Stora framsteg i den riktningen har redan åstadkommit genom rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (4), rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (5), rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (6) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) (7).

(3) Gemenskapens system för motorfordonsförsäkring behöver aktualiseras och förbättras. Detta behov har bekräftats genom det samråd som organiserats med branschföreningar, konsumenter och föreningar för trafikoffer.

(4) För att undvika möjliga feltolkningar av bestämmelserna i direktiv 72/166/EEG och underlätta försäkring av fordon med tillfälliga registreringsskyltar bör definitionen av det territorium där fordonet är normalt hemmahörande avse territoriet i den stat vars registreringsskylt fordonet bär, oavsett om denna skylt är permanent eller tillfällig.

(5) Enligt direktiv 72/166/EEG skall fordon med falska eller olagliga registreringsskyltar anses vara normalt hemmahörande i den medlemsstats territorium där de ursprungliga registreringsskyltarna utfärdades. Denna bestämmelse medför ofta att en nationell försäkringsbyrå måste bära de ekonomiska konsekvenserna av olyckor som inte har något samband med den medlemsstat där försäkringsbyrån i fråga är etablerad. Utan att ändra det allmänna kriteriet att det är registreringsskylten som avgör inom vilket territorium fordonet skall anses vara normalt hemmahörande, bör en specialbestämmelse införas för olyckor som vållas av fordon utan registreringsskylt eller med en registreringsskylt som inte, eller inte längre, tillhör fordonet. I sådana fall, och endast i skaderegleringssyfte, bör det territorium där olyckan inträffade anses vara det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande.

(6) För att underlätta tolkningen och tillämpningen av termen "stickprovskontroller" i direktiv 72/166/EEG bör de relevanta bestämmelserna förtydligas. Förbudet mot systematiska kontroller av innehav av motorfordonsförsäkring bör gälla fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstat. Endast icke-systematiska kontroller som inte är diskriminerande och som utförs inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll får tillåtas.

(7) Enligt artikel 4 a i direktiv 72/166/EEG får medlemsstaterna förordna om undantag från det allmänna kravet på obligatorisk försäkring när det gäller fordon tillhöriga särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. Vid olyckor som orsakats av dessa fordon skall den medlemsstat som förordnar om undantag utse en myndighet eller ett organ som ersätter skadelidande vid olyckor i en annan medlemsstat. För att se till att inte endast skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon

utomlands erhåller vederbörlig ersättning, utan även skadelidande vid olyckor som sker i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, oberoende av om de är bosatta på den statens territorium eller inte, bör ovannämnda artikel ändras. Dessutom bör medlemsstaterna se till att den förteckning över personer som är befriade från försäkringsplikt och de myndigheter eller organ som ansvarar för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av sådana fordon meddelas kommissionen för offentliggörande.

(8) Enligt artikel 4 b i direktiv 72/166/EEG får en medlemsstat göra undantag från det allmänna kravet på obligatorisk motorfordonsförsäkring när det gäller vissa slag av fordon eller vissa fordon med särskild registreringsskylt. I detta fall får de andra medlemsstaterna vid inresan på deras territorium kräva innehav av ett giltigt grönt kort eller att en gränsförsäkring tecknats för att garantera ersättning till skadelidande vid en olycka som dessa fordon kan orsaka på deras territorium. Eftersom avskaffandet av gränskontroller inom gemenskapen inte gör det möjligt att säkerställa att fordon som korsar gränsen har försäkringsskydd, kan ersättning därför inte längre garanteras för skadelidande vid olyckor som vållas utomlands. Det bör dessutom säkerställas att skadelidande får vederbörlig ersättning inte endast vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands utan även vid olyckor i den medlemsstaten där fordonet är normalt hemmahörande. I detta syfte bör medlemsstaterna behandla skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon på samma sätt som skadelidande vid de olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon. I direktiv 84/5/EEG föreskrivs det nämligen att ersättning av skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon bör betalas av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan ägde rum. Vid utbetalning till skadelidande vid olyckor med fordon för vilka undantaget tillämpas bör skadeersättningsorganet ha ett ersättningskrav mot skadeersättningsorganet i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande. Efter en period av fem år från ikraftträdandet av detta direktiv bör kom-

missionen i förekommande fall mot bakgrund av erfarenheten från tillämpningen och genomförandet av detta undantag lägga fram förslag som syftar till att ersätta det eller upphäva det. Motsvarande bestämmelse i direktiv 2000/26/EG bör också utgå.

(9) För att klarlägga motorfordonsförsäkringsdirektivens tillämpningsområde i enlighet med artikel 299 i fördraget bör hänvisningen till medlemsstaternas icke-europeiska territorium i artikel 6 och artikel 7.1 i direktiv 72/166/EEG utgå.

(10) Medlemsstaternas skyldighet att se till att försäkringen omfattar åtminstone vissa minimibelopp utgör ett viktigt inslag för att säkerställa skydd av skadelidande. De minimibelopp som föreskrivs i direktiv 84/5/EEG bör inte bara uppdateras för att ta hänsyn till inflationen utan även de reala beloppen bör ökas för att förbättra skyddet av de skadelidande. Minimibeloppet för täckning av personskador bör beräknas så att full och rättvis ersättning utgår till skadelidande med mycket svåra skador, under beaktande av att olyckor med flera skadelidande är ovanliga och att antalet olyckor där flera skadelidande fått mycket svåra skador vid ett och samma tillbud är lågt. Ett minimibelopp på 1 000 000 EUR för varje skadelidande eller 5 000 000 EUR för varje skadehändelse, oavsett antalet skadelidande, är skäligt och lämpligt. För att underlätta införandet av dessa minimibelopp bör en övergångsperiod på fem år från genomförandedagen för detta direktiv fastställas. Medlemsstaterna bör öka beloppen till åtminstone hälften av nivåerna senast 30 månader efter genomförandedagen.

(11) För att säkerställa att minimibeloppet för täckningskapaciteten inte urholkas med tiden bör en klausul om regelbunden översyn införas, varvid man bör använda som referens det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) som offentliggörs av Eurostat i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex (8). Förfarandet för en sådan översyn bör fastställas.

(12) Direktiv 84/5/EEG, enligt vilket medlemsstaterna för att förhindra bedrägerier kan begränsa eller hindra betalningar från ersättningsorganet för skador orsakade av oidentifierade fordon, kan i vissa fall lägga hinder i vägen för berättigade ersättningar till skadelidande. Denna möjlighet att välja att begränsa eller hindra ersättning med motiveringen att fordonet inte identifierats bör inte kunna tillämpas om organet har utbetalt ersättning för betydande personskador till en skadelidande från den olycka där sakskadorna uppstod. Medlemsstaterna får, i fråga om sakskadorna, föreskriva en självrisk för den skadelidande upp till den nivå som fastställs i nämnda direktiv. Villkoren för att personskador skall betraktas som betydande skall fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. Vid fastställandet av dessa villkor får medlemsstaten beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.

(13) För närvarande ges medlemsstaterna en möjlighet i direktiv 84/5/EEG att, upp till ett angivet tak, godkänna självriskbelopp som den skadelidande skall ansvara för vid sakskadorna som vållats av oförsäkrade fordon. Denna möjlighet minskar på ett omotiverat sätt skyddet för de skadelidande och verkar diskriminerande i förhållande till skadelidande vid andra olyckor. Denna möjlighet bör därför inte längre tillåtas.

(14) Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster (9), bör ändras så att det blir möjligt för filialer till försäkringsföretag att verka som representanter vid motorförsäkringsverksamhet, så som redan sker i samband med andra försäkringstjänster än motorfordonsförsäkring.

(15) Att samtliga passagerare i ett fordon omfattas av försäkringen är ett viktigt framsteg som uppnåtts genom nu gällande lagstiftning. Detta förhållande skulle dock äventyras om passage-

rare uteslöts från försäkringsskyddet enligt nationell lagstiftning eller vissa villkor i ett försäkringsavtal på grund av att de hade, eller borde ha haft, kännedom om att föraren av fordonet vid tillfället för olyckan var påverkad av alkohol eller av något annat berusningsmedel. En passagerare har vanligen inte förutsättningar för att kunna avgöra graden av berusning hos föraren. Målet att motverka att personer som är påverkade av ett berusningsmedel kör bil uppnås inte genom att minska försäkringsskyddet för passagerare som drabbas av en olycka. Skyddet för dessa passagerare genom den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar dock varken det ansvar som passagerarna kan ha ådragit sig enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen eller nivån på eventuella skadestånd vid en enskild olycka.

(16) Personskador och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter, vilka är den minst skyddade parten vid olyckor, bör omfattas av den obligatoriska försäkringen för det fordon som är inblandat i olyckan om de skadelidande är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna bestämmelse skall inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller nivån på skadestånden vid en enskild olycka enligt nationell lagstiftning.

(17) Vissa försäkringsgivare inför i sina avtal klausuler enligt vilka avtalet upphör att gälla om fordonet befinner sig utanför den medlemsstat där det är registrerat under längre tid än en viss angiven period. En sådan praxis strider mot den princip som fastställs i direktiv 90/232/EEG, enligt vilken den obligatoriska motorfordonsförsäkringen skall omfatta hela gemenskapens territorium på grundval av en enda premie. Det bör därför särskilt anges att försäkringsskyddet skall fortsätta att gälla under hela avtalstiden, oavsett om fordonet under någon tid befinner sig i en annan medlemsstat, dock utan att detta påverkar kraven på registrering av motorfordon i den nationella lagstiftningen i en medlemsstat.

(18) Åtgärder bör vidtas för att göra det lättare att skaffa försäkringsskydd för fordon som importeras från en medlemsstat till en annan, även om fordonet ännu inte registrerats i införselmedlemsstaten. Ett tillfälligt undantag bör kunna ges från den allmänna regeln för fastställandet av den medlemsstat där risken är belägen. Under en period av 30 dagar från och med det datum då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen bör införselmedlemsstaten anses vara den medlemsstat där risken är belägen.

(19) Den som önskar ingå ett nytt avtal om motorfordonförsäkring med ett annat försäkringsföretag bör kunna styrka olyckor och försäkringsfall som inträffat under tiden för det föregående avtalet. Försäkringstagaren bör ha rätt att när som helst begära ett intyg om ersättningskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg skall förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

(20) För att säkerställa ett tillfredsställande skydd av skadelidande vid trafikolyckor bör medlemsstaterna inte tillåta försäkringsföretag att ta ut självrisk av en skadelidande part.

(21) Rätten att åberopa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget är av stor betydelse för skyddet av personer som skadas i varje slag av trafikolycka. Genom direktiv 2000/26/EG föreskrivs det redan rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen för personer som skadas i olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och som orsakats genom användning av fordon som är försäkrade och normalt hemmahörande i en medlemsstat. För att underlätta snabb och effektiv

skadereglering och för att kostsamma rättsliga förfaranden så långt möjligt skall kunna undvikas bör denna rätt utsträckas till alla som drabbas av trafikolyckor.

(22) För att skyddet av skadelidande vid trafikolyckor skall förbättras i sin helhet bör förfarandet med motiverat ersättningsanbud som föreskrivs i direktiv 2000/26/EG utsträckas till att omfatta varje slag av trafikolycka. Samma förfarande bör också gälla på motsvarande sätt om olyckan behandlas via det system av nationella försäkringsbyråer som föreskrivs i direktiv 72/166/EEG.

(23) För att göra det lättare för skadelidande att begära ersättning bör de informationscentrum som upprättats enligt direktiv 2000/26/EG inte begränsa sin verksamhet till att informera om olyckor som omfattas av det direktivet utan kunna lämna samma slag av information om varje annan trafikolycka.

(24) Enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (10), jämförd med artikel 9.1 b i samma förordning, kan den skadelidande framställa sitt krav till den ansvariga partens försäkringsbolag i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

(25) Eftersom direktiv 2000/26/EG antogs före antagandet av förordning (EG) nr 44/2001, vilken för flera medlemsstater har ersatt Brysselkonventionen av den 27 september 1968 i samma ämne, bör hänvisningen till denna konvention anpassas i förekommande fall.

(26) Rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Ändring av direktiv 72/166/EEG**

Direktiv 72/166/EEG ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.4 skall ändras på följande sätt:

a) Första strecksatsen skall ersättas med följande:

"— territoriet för den stat med vars registrerings skylt fordonet är försett, oavsett om skylten är permanent eller tillfällig, eller".

b) Följande strecksats skall läggas till:

"— i de fall där fordon som saknar registrerings skylt eller har en registrerings skylt som inte, eller inte längre, motsvarar fordonet blivit inblandade i en olycka, den stats territorium inom vilket olyckan inträffade, när det gäller skadereglering enligt artikel 2.2 första strecksatsen i detta direktiv eller enligt artikel 1.4 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvars försäkring för motorfordon (11).

2. Artikel 2.1 skall ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna skall avstå från att kontrollera innehav av ansvars försäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredje lands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Medlemsstaterna får dock utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett icke-

diskriminerande sätt och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll."

3. Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

a) I led a andra stycket

i) skall första meningen ersättas med följande:

"En medlemsstat som förordnar om sådant undantag skall vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning utbetalas för sådan förlust eller skada som orsakats inom dess territorium och inom en annan medlemsstats territorium av fordon som tillhör ifrågasvarande personer."

ii) skall sista meningen ersättas med följande:

"Den skall till kommissionen överlämna listan över personer som undantagits från obligatorisk försäkring samt myndigheter eller organ som ansvarar för ersättningen. Kommissionen skall offentliggöra listan".

b) I led b skall andra stycket ersättas med följande:

"I det fallet skall medlemsstaterna se till att sådana fordon som nämns i första stycket i detta led b behandlas på samma sätt som fordon för vilka sådan försäkringsskyldighet som avses i artikel 3.1 inte har uppfyllts. Skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan inträffat skall sedan kunna kräva ersättning från garantifonden enligt artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Efter en femårsperiod från och med tidpunkten för ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring

för motorfordon (12) skall medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet och den praktiska tillämpningen av detta led b. Efter att ha gått igenom rapporterna skall kommissionen vid behov lägga fram förslag om att ersätta eller upphäva detta undantag.

4. I artikel 6 och artikel 7.1 skall orden "eller inom en medlemsstats icke-europeiska territorium" utgå.

Artikel 2
Ändring av direktiv 84/5/EEG

Artikel 1 i direktiv 84/5/EEG skall ersättas med följande:

"Artikel 1

1. Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.

2. Varje medlemsstat skall, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst följande:

a) Vid personskador: ett minimibelopp på 1 000 000 EUR för varje skadelidande eller 5 000 000 EUR per skadehändelse oavsett antalet skadelidande.

b) Vid sakskador: 1 000 000 EUR för varje skadehändelse oavsett antalet skadelidande.

Medlemsstaterna får vid behov införa en övergångsperiod på högst fem år efter genomförandedagen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv

2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon (13) för att anpassa minimibeloppen för försäkringstäckningen till de belopp som anges i denna punkt.

De medlemsstater som inför en sådan övergångsperiod skall informera kommissionen om detta och ange övergångsperiodens längd.

Senast 30 månader efter genomförandedagen för direktiv 2005/14/EG skall medlemsstaterna höja garantierna till åtminstone hälften av den nivå som föreskrivs i denna punkt.

3. Efter ikraftträdandet av direktiv 2005/14/EG eller efter utgången av någon av de övergångsperioder som avses i punkt 2 skall de belopp som anges i samma punkt ses över vart femte år, med hänsyn till det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) enligt rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex (14).

Beloppen skall justeras automatiskt. Beloppen skall höjas med den procentuella förändring som anges i EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som omedelbart föregår översynen, och rundas av uppåt till närmaste 10 000-tal EUR.

Kommissionen skall meddela de justerade beloppen till Europaparlamentet och rådet och se till att de offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

4. Varje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats.

Bestämmelserna i första stycket skall inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller

ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som skall ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

5. Den skadelidande skall alltid kunna vända sig direkt till detta organ, som skall ha skyldighet att, på grundval av uppgifter som inhämtats från den skadelidande, lämna denne ett motiverat besked angående utbetalning av ersättning.

Medlemsstaterna får emellertid utesluta ersättning från organet till förmån för personer som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade sak- eller personskadan, om organet kan styrka att personerna visste att fordonet var oförsäkrat.

6. Medlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från organet när det gäller saksador orsakade av oidentifierade fordon.

Om organet emellertid har utbetalat ersättning för betydande personskador för någon skadelidande från samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon får medlemsstaterna inte utesluta ersättning för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Medlemsstaterna får dock föreskriva en självrisk om högst 500 EUR för den skadelidande för sådan sakskada för vilken den skadelidande kan vara ansvarig.

Villkoren för att personskador skall betraktas som betydande skall fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. I detta avseende får medlemsstaterna beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.

7. Varje medlemsstat skall tillämpa sina lagar och andra författningar vid utbetalning av ersättning från organet, dock inte i strid med annan praxis som är förmånligare för den skadelidande.

Artikel 3

Ändring av direktiv 88/357/EEG

Artikel 12a.4 fjärde stycket andra meningen i direktiv 88/357/EEG skall utgå.

Artikel 4

Ändring av direktiv 90/232/EEG

Direktiv 90/232/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 skall följande stycke införas mellan första och andra stycket:

"Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lagbestämmelser eller villkor i ett försäkringsavtal, som undantar en passagerare från ett sådant försäkringsskydd med hänvisning till att han eller hon visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel, skall anses ogiltiga när det gäller skadeståndskrav från en sådan passagerare."

2. Följande artikel skall införas:

"Artikel 1a

Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall omfatta personskadorna och sakskadorna som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till

följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna artikel skall inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet."

3. I artikel 2 skall första strecksatsen ersättas med följande:

"— på grundval av en enda premie och för hela avtalstiden omfatta hela gemenskapens territorium, även under perioder när fordonet befinner sig i andra medlemsstater under avtalstiden, och".

4. Följande artiklar skall införas:

Artikel 4a

1. Med avvikelse från artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357/EEG (15) skall, när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter att köparen accepterar mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

2. Om fordonet är inblandat i en olycka under den tidsperiod som nämns i punkt 1 och inte är försäkrat, skall det organ i införselmedlemsstaten som avses i artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG vara ersättningsskyldigt i enlighet med artikel 1 i det direktivet.

Artikel 4b

Medlemsstaterna skall se till att försäkringstagaren skall ha rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller

sådana intyg skall förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

Artikel 4c

Försäkringsföretag skall inte tillämpa självrisk gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

Artikel 4d

Medlemsstaterna skall se till att skadelidande parter vid olyckor vållade av ett fordon som omfattas av försäkring enligt artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

Artikel 4e

Medlemsstaterna skall införa det förfarande som föreskrivs i artikel 4.6 i direktiv 2000/26/EG (16) för skadereglering av alla former av olyckor orsakade av fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

Vid olyckor som får regleras genom det system av nationella försäkringsbyråer som föreskrivs i artikel 2.2 i direktiv 72/166/EEG skall medlemsstaterna införa samma förfarande som i artikel 4.6 i direktiv 2000/26/EG. Vid tillämpningen av detta förfarande skall varje hänvisning till försäkringsföretag uppfattas som en hänvisning till nationell försäkringsbyrå enligt definitionen i artikel 1.3 i direktiv 72/166/EEG.

5. Artikel 5.1 skall ersättas med följande:

"1. Utan att det påverkar deras skyldigheter enligt direktiv 2000/26/EG skall medlemsstaterna se till att de informationscentrum som inrättats eller godkänts i enlighet med artikel 5 i det direktivet ger den i artikeln angivna informationen till alla parter som varit inblandade i en trafikolycka orsakad av ett fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG."

Artikel 5

Ändringar av direktiv 2000/26/EG

Direktiv 2000/26/EG skall ändras på följande sätt:

1. Följande skäl skall införas:

"(16a) Enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstolsbehörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (17), i kombination med artikel 9.1 b i samma förordning, kan den skadelidande framställa sitt krav till den ansvariga partens försäkringsbolag i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

2. Artikel 4.8 skall ersättas med följande:

"8. Utnämning av en skaderegleringsrepresentant skall inte i sig innebära att en filial öppnas enligt artikel 1 b i direktiv 92/49/EEG och skaderegleringsrepresentanten skall inte anses vara ett etableringsställe enligt artikel 2 c i direktiv 88/357/EEG eller

– ett etableringsställe enligt Brysselkonventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (18) – beträffande Danmark,

– ett etableringsställe enligt förordning (EG) nr 44/2001 – beträffande de övriga medlemsstaterna.

3. I artikel 5.1 a i direktiv 2000/26/EG skall punkt 2 ii utgå.

4. Följande artikel skall införas:

"Artikel 6a

Centralt organ

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta de skadelidandes, deras försäkringsbolags och deras rättsliga representanters tillgång till de grundläggande uppgifter som behövs för skaderegleringen.

Dessa grundläggande uppgifter skall vid behov göras tillgängliga i elektronisk form vid ett centralt kontor i varje enskild medlemsstat, och finnas tillgängliga för de parter som är inblandade i ärendet, på deras egen begäran."

Artikel 6

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 11 juni 2007. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs.

Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna får i enlighet med fördraget behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande parten än de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 7
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 8
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2005.

<i>På Europaparlamentets vägnar</i>	<i>På rådets vägnar</i>
J. P. BORRELL FONTELLES	N. SCHMIT
<i>Ordförande</i>	<i>Ordförande</i>

(1) EGT C 227 E, 24.9.2002, s. 387.

(2) EUT C 95, 23.4.2003, s. 45.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 22 oktober 2003 (EUT C 82 E, 1.4.2004, s. 297), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 april 2004 (ännu ej offentliggjord i EUT) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 januari 2005 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 18 april 2005.

- (4) EGT L 103, 2.5.1972, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 84/5/EEG (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17).
- (5) EGT L 8, 11.1.1984, s. 17. Direktivet senast ändrat genom direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33).
- (6) EGT L 129, 19.5.1990, s. 33.
- (7) EGT L 181, 20.7.2000, s. 65.
- (8) EGT L 257, 27.10.1995, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).
- (9) EGT L 172, 4.7.1988, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2000/26/EG.
- (10) EGT L 12, 16.1.2001, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2245/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 10).
- (11) EGT L 8, 11.1.1984, s. 17."
- (12) EUT L 149, 11.6.2005, s. 14"
- (13) EUT L 149, 11.6.2005, s. 14.
- (14) EGT L 257, 27.10.1995, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1)."
- (15) Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster (EGT L 172, 4.7.1988, s. 1). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65).
- (16) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65)."
- (17) EGT L 12, 16.1.2001, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2245/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 10)."
- (18) EGT C 27, 26.1.1998, s. 1 (konsoliderad version)."

Bilaga 3 Jämförelsetabell

Bestämmelser i direktivet

Motsvarande eller närmast motsvarande bestämmelser i gällande rätt eller i förslaget till ändringar i trafikskadelagen (TSL), försäkringsavtalslagen (FAL), försäkringsrörelselagen (FRL) eller trafikförsäkringsförordningen (TFF)¹

Artikel 1.1 a	2 § TSL
Artikel 1.1 b	Ingen motsvarighet ²
Artikel 1.2	9–11 §§ TFF
Artikel 1.3 a	2, 3 och 8 §§ TSL
Artikel 1.3.b	Ingen motsvarighet ³
Artikel 1.4	Ingen motsvarighet
Artikel 2. 1	8 § TSL
Artikel 2.2	14 § TSL
Artikel 2.3	Ingen motsvarighet
Artikel 2.4	16 § TSL
Artikel 2.5	7 kap. 1 och 8 kap. 19 § FAL; jfr 39 § TSL
Artikel 2.6	16 § TSL

¹ "Ingen motsvarighet" innebär att någon genomförandeåtgärd i form av lagstiftning inte anses behövlig.

² Regressrätt regleras av avtal mellan försäkringsbyråerna de i olika länderna.

³ Regressrätt regleras av avtal mellan försäkringsbyråerna de i olika länderna.

Artikel 2.7	Ingen motsvarighet
Artikel 3	Ingen motsvarighet; ⁴ jfr 5 § TSL.
Artikel 4.1	12 § TSL
Artikel 4.2	8–11 §§ TSL
Artikel 4.3	17 § TSL
Artikel 4.4; ny artikel 4a	2 och 16 §§ TSL, 1 kap. 9a § FRL.
Artikel 4.4; ny artikel 4 b	Jfr 39 § TSL
Artikel 4.4; ny artikel 4 c	Jfr 21 § TSL ⁵
Artikel 4.4; ny artikel 4 d	8 § TSL
Artikel 4.4; ny artikel 4 e	7 kap. 1 § och 8 kap. 19 § FAL
Artikel 4.5	Jfr 39 § TSL
Artikel 5	27 – 29 §§, jfr 39 § TSL; 16–19 §§ TFF

⁴ Inget förbud enligt TSL.

⁵ Regler som självrisk i förhållande till skadelidande saknas.

Bilaga 4 Rådets direktiv 87/344/EEG

RÅDETS DIREKTIV
av den 22 juni 1987
om samordning av lagar och andra författningar angående
rättsskyddsförsäkring

(87/344/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 57.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europaparlamentets yttrande (2),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (3), och

med beaktande av följande:

Genom rådets direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring (4), senast ändrat genom direktiv 87/343/EEG (5),

undandröjdes vissa skillnader mellan nationella lagar, för att göra det lättare att starta och driva sådan verksamhet.

I artikel 7.2 c i direktiv 73/239/EEG föreskrivs emellertid att "i avvaktan på ytterligare samordning, som måste genomföras inom fyra år efter detta direktivs anmälan, har Förbundsrepubliken Tyskland rätt att upprätthålla förbudet att inom dess område samtidigt bedriva verksamhet avseende sjukförsäkring, kredit- och borgensförsäkring, försäkring avseende regress mot tredje man samt rättsskyddsförsäkring eller att bedriva sådan verksamhet tillsammans med andra försäkringsklasser."

I detta direktiv föreskrivs den samordning av bestämmelserna om rättsskyddsförsäkring som förutskickades i artikel 7.2 c i direktiv 73/239/EEG.

Till skydd för försäkrade bör åtgärder vidtas för att så långt som möjligt förhindra att intressekonflikter mellan en rättsskyddsförsäkrad och hans försäkringsgivare uppkommer till följd av att den senare tillhandahåller den försäkrade skydd avseende någon annan av de försäkringsklasser som anges i bilagan till direktiv 73/239/EEG eller tillhandahåller skydd för någon annan person och, om en sådan konflikt ändå skulle uppstå, möjliggöra en lösning av den.

Rättsskyddsförsäkring som gäller tvister eller risker som härrör från eller har samband med användning av högsjöfartyg bör, med hänsyn till sådan försäkrings speciella karaktär, undantas från detta direktivs tillämpningsområde.

Även sådana åtgärder som företas av en försäkringsgivare som tillhandahåller tjänster eller som bär kostnaderna för biträde åt den försäkrade med anledning av avtal om ersättningsansvar, bör undantas från direktivets tillämpningsområde, om åtgärderna samtidigt utövas för tillvaratagande av försäkringsgivarens eget intresse inom ramen för sådan försäkring.

Medlemsstaterna bör ges möjlighet att från detta direktivs tillämpningsområde undanta sådan rättsskyddsförsäkring som meddelas av en assistansförsäkringsgivare, när verksamheten utövas i en annan medlemsstat än den, där den försäkrade normalt uppehåller sig, och ingår som en del av ett avtal som uteslutande gäller assistans för personer som hamnar i svårigheter under resa eller vid vistelse utanför hemorten eller den stadigvarande uppehållsorten.

Den ordning med krav på specialisering som för närvarande gäller i en medlemsstat, nämligen Förbundsrepubliken Tyskland, förhindrar de flesta intressekonflikter. Likväl framstår det inte som nödvändigt för detta ändamål att utvidga detta system till hela gemenskapen, något som skulle kräva en uppdelning av blandade försäkringsföretag.

Det åsyftade resultatet kan även uppnås genom att försäkringsföretagen åläggs att meddela rättsskyddsförsäkring i ett separat försäkringsavtal eller i en särskild del av ett försäkringsavtal, och genom att de förpliktas att antingen ha en särskild förvaltning för rättsskyddsförsäkring eller anförtro skaderegleringen avseende rättsskyddsförsäkring till ett företag som är en särskild juridisk person, eller medge den rättsskyddsförsäkrade rätt att välja advokat från den tidpunkt då han kan rikta anspråk mot försäkringsgivaren.

Oavsett vilken lösning som väljs skall de rättsskyddsförsäkrades intressen anses likvärdigt tillvaratagna.

För att den rättsskyddsförsäkrades intressen skall anses tillgodosedda skall han ha möjlighet att själv välja advokat eller någon annan person som har behörighet enligt nationell lag att biträda vid undersökningar eller förhandlingar och närhelst en intressekonflikt uppstår.

Medlemsstaterna bör ges möjlighet att befria försäkringsföretag från skyldigheten att ge den försäkrade rätt att välja advokat, om rättsskyddsförsäkringen är begränsad till de försäkringsfall som uppkommer genom användning av vägfordon inom statens territorium och om andra begränsande villkor är uppfyllda.

Om en konflikt uppstår mellan en försäkringsgivare och en försäkrad är det angeläget att den löses på ett så rättvist och skyndsamt sätt som möjligt. Avtal om rättsskyddsförsäkring bör därför lämpligen innehålla en bestämmelse om skiljeförfarande eller annat förfarande som erbjuder jämförbara garantier.

I punkt C andra stycket i bilagan till direktiv 73/239/EEG föreskrivs att risker som ingår i klasserna 14 och 15 under punkt A inte får betraktas som underordnade risker till andra klasser. Ett försäkringsföretag bör inte ha möjlighet att försäkra rättsskydd som en risk underordnad annan risk utan att ha erhållit auktorisation avseende rättsskydd. Medlemsstaterna bör emellertid ges möjlighet att i särskilda fall betrakta klass 17 som en underordnad risk till klass 18. Punkt C i nämnda bilaga bör därför ändras i överensstämmelse härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syftet med detta direktiv är att samordna de i lagar och andra författningar givna bestämmelserna om sådan rättsskyddsförsäkring som avses under klass 17 i punkt A i bilagan till rådets direktiv 73/239/EEG, för att underlätta ett effektivt utövande av etableringsfriheten och så långt som möjligt förhindra att intressekonflikter uppkommer särskilt av den anledningen att försäkringsgivaren tillhandahåller skydd för någon annan person eller tillhandahåller den försäkrade skydd som gäller både rättsskyddsförsäkring och någon annan av de försäkringsklasser som

anges i den nämnda bilagan och, om en sådan konflikt ändå skulle uppstå, möjliggöra en lösning av den.

Artikel 2

1. Detta direktiv gäller för rättsskyddsförsäkring. Sådan försäkring innebär ett åtagande att, mot betalning av premie, bära kostnaderna för rättsliga förfaranden och tillhandahålla andra tjänster som har direkt anknytning till vad en sådan försäkring omfattar, främst för att

– tillförsäkra ersättning för den förlust eller skada som den försäkrade åsamkats antingen genom utomprocessuell uppgörelse, eller genom civilrättsligt eller straffrättsligt förfarande,

– försvara eller företräda den försäkrade vid civilrättsliga, straffrättsliga eller förvaltningsrättsliga förfaranden eller vid andra liknande förfaranden eller i anledning av att ersättningskrav har riktats mot honom.

2. Detta direktiv gäller emellertid inte

– rättsskyddsförsäkring avseende tvister eller risker som härrör från eller har samband med användning av högsjöfartyg,

– åtgärder som en försäkringsgivare, inom ramen för ansvarsförsäkring, vidtar för att försvara eller företräda den försäkrade i en undersökning eller en förhandling, om åtgärderna samtidigt utövas för tillvaratagande av försäkringsgivarens eget intresse inom ramen för sådan försäkring,

– om en medlemsstat bestämmer detta, rättsskyddsförsäkring som meddelas av en assistansförsäkringsgivare, när verksamheten utövas i en annan medlemsstat än den, där den försäkrade normalt uppehåller sig, och ingår som en del av ett avtal som ute-

slutande gäller assistans för personer som hamnar i svårigheter under resa eller vid vistelse utanför hemorten eller den stadigvarande uppehållsorten. I sådant fall måste i avtalet tydligt anges att det ifrågavarande skyddet är begränsat till sådana omständigheter som anges i första punkten och är underordnat i förhållande till assistansen.

Artikel 3

1. Rättsskyddsförsäkring skall antingen meddelas genom ett avtal som är skilt från det som upprättas för andra försäkringsklasser, eller tas upp som en separat del av ett försäkringsbrev med särskilt angivande av rättsskyddets omfattning samt, om medlemsstaten så begär, det motsvarande premiebeloppet.

2. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att företag, etablerade inom dess territorium, antar minst en av följande alternativa lösningar, varvid företaget antingen har att följa vad medlemsstaten bestämt, eller med statens samtycke får välja självständigt:

a) Företaget skall se till att ingen anställd som har befattning med handläggningen av skadeärenden inom rättsskyddsförsäkring eller med därmed sammanhängande juridisk rådgivning samtidigt utövar liknande verksamhet

– om försäkringsverksamheten är blandad och omfattar flera försäkringsklasser: inom en annan försäkringsklass som ingår i företagets verksamhet;

– oavsett om försäkringsverksamheten är blandad eller specialiserad: inom en annan verksamhet som är knuten till den första verksamheten finansiellt, kommersiellt eller administrativt och som omfattar en eller flera av de andra försäkringsklasserna som anges i direktiv 73/239/EEG.

b) Företaget skall anförtro handläggningen av skadeärenden avseende rättsskyddsförsäkring till ett företag som är en särskild juridisk person. Detta företag skall anges i ett sådant särskilt försäkringsavtal eller i en sådan separat del av ett avtal som avses i punkt 1 ovan. Om detta i juridiskt hänseende självständiga företag har samband med ett annat företag som driver försäkringsrörelse i en eller flera av de andra klasser som anges under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, får de anställda i företaget som handlägger skadeärenden eller bistår med juridisk rådgivning i samband med sådan handläggning inte samtidigt utöva samma eller liknande uppgifter i det andra företaget. Medlemsstaterna får föreskriva samma krav för medlemmarna i företagsledningen.

c) Företaget skall i avtalet ge den försäkrade rätt att, från den tidpunkt då han kan rikta anspråk mot försäkringsgivaren, fritt utse advokat eller, i den utsträckning det medges i nationell lag, någon annan person med de kvalifikationer som behövs för att tillvarata den försäkrades intressen.

3. Oavsett vilken lösning som väljs skall de rättsskyddsförsäkrades intressen anses likvärdigt tillvaratagna enligt detta direktiv.

Artikel 4

1. Av varje försäkringsavtal om rättsskyddsförsäkring skall uttryckligen framgå att

a) den försäkrade skall kunna fritt välja advokat eller någon annan person som har behörighet enligt nationell lag att försvara eller företräda den försäkrade eller i övrigt tillvarata hans intressen vid undersökningar eller förhandlingar,

b) den försäkrade skall kunna fritt välja advokat eller, om han föredrar det och i den utsträckning det medges i nationell lag,

någon annan person med de kvalifikationer som behövs för att tillvarata hans intressen närhelst en intressekonflikt uppstår.

2. Med advokat menas en person som har rätt att utöva sin yrkesverksamhet under en av de benämningar som anges i rådets direktiv 77/249/EEG av den 22 mars 1977, som utfärdats för att underlätta för advokater att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster (6).

Artikel 5

1. Varje medlemsstat får medge undantag från tillämpning av artikel 4.1 för rättsskyddsförsäkring, om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Försäkringen är begränsad till de försäkringsfall som uppkommer genom användning av vägfordon inom den berörda medlemsstatens territorium.

b) Försäkringen är förenad med ett avtal om erbjudande av assistans vid olyckshändelse eller skadefall där ett vägfordon är inblandat.

c) Varken rättsskyddsförsäkringsgivaren eller assistansförsäkringsgivaren meddelar någon form av ansvarsförsäkring.

d) Sådana åtgärder har vidtagits att helt oberoende advokater bistår och företräder vardera parten i en tvist, när parterna är rättsskyddsförsäkrade hos samme försäkringsgivare.

2. Ett undantag som en medlemsstat medgivit ett företag enligt punkt 1 skall inte inverka på tillämpningen av artikel 3.2.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att det genom skiljeförfarande eller något annat förfarande som ger motsvarande garantier om objektivitet kan fattas beslut om hur tvister mellan den som meddelat rättsskyddsförsäkring och en försäkrad kan lösas, utan att den rätt till överklagande hos rättsliga instanser som kan finnas enligt nationell lag påverkas.

I försäkringsavtalet skall anges att den försäkrade har rätt att använda sig av ett sådant förfarande.

Artikel 7

När en intressekonflikt uppstår eller oenighet råder angående tvistens lösning, skall rättsskyddsförsäkringsgivaren eller, där det är lämpligt, skaderegleringsorganet, underrätta den försäkrade om

- de rättigheter som anges i artikel 4, och
- den möjlighet han har att använda sig av ett sådant förfarande som avses i artikel 6.

Artikel 8

Medlemsstaterna skall upphäva alla bestämmelser som innebär förbud för en försäkringsgivare att samtidigt inom respektive stats territorium driva verksamhet avseende rättsskyddsförsäkring och andra försäkringsklasser.

Artikel 9

Punkt C andra stycket i bilagan till direktiv 73/239/EEG skall ersättas med följande text:

"Sådana risker som ingår i klasserna 14, 15 och 17 under punkt A i denna bilaga får dock inte betraktas som underordnade risker till andra klasser.

Dock får den risk som ingår i klass 17 (rättsskyddsförsäkring), betraktas som en underordnad risk till klass 18, när de villkor som sägs i första stycket är uppfyllda och när huvudrisken uteslutande hänför sig till assistans för personer som hamnar i svårigheter under resa eller vid vistelse utanför hemorten eller den stadigvarande uppehållsorten.

Rättsskyddsförsäkring får även, på de i första stycket angivna villkoren, betraktas som en underordnad risk, när försäkringen avser tvister eller risker som härrör från eller har samband med användning av högsjöfartyg."

Artikel 10

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 1990. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa åtgärder senast från och med den 1 juli 1990.

Artikel 11

Efter anmälan (7) av detta direktiv skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i

nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 22 juni 1987.

På rådets vägnar
L. TINDEMANS
Ordförande

- (1) EGT nr C 198, 7.8.1979, s. 2.
- (2) EGT nr C 260, 12.10.1981, s. 78.
- (3) EGT nr C 348, 31.12.1980, s. 22.
- (4) EGT nr L 228, 16.8.1973, s. 3.
- (5) EGT nr L 185, 4.7.1987, s. 72.
- (6) EGT nr L 78, 26.3.1977, s. 17.
- (7) Detta direktiv anmäldes till medlemsstaterna den 25 juni 1987.

Departementsserien 2006

Kronologisk förteckning

1. En strategi för Sveriges säkerhet. Försvarsberedningens förslag till reformer. Fö.
2. Gruvverksamheten i Kiruna och Malmberget – vissa administrativa förutsättningar för utvecklingen. N.
3. Skydd mot internationella hot mot folkhälsan. S.
4. Rätten till ersättning för kostnader för vård i annat EES-land. En översyn. S.
5. Ändringar i luftfartslagen – kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område. Ju.
6. Informationskrav i noterade företag, m.m. Fi.
7. Vållandebrotten i trafiken. Ju.
8. Paketresor. Ju.
9. Rättvisa och jämlika villkor på bostadsmarknaden. M.
10. Klarspråk lönar sig – klarspråksarbete i kommuner, landsting och statliga myndigheter. Ju.
11. Könsfördelningen i bolagsstyrelser. Ju.
12. Trafikförsäkringsfrågor m.m. Ju.

Departementsserien 2006

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ändringar i luftfartslagen – kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område. [5]

Vållandebrotten i trafiken. [7]

Paketresor. [8]

Klarspråk lönar sig – klarspråksarbete i kommuner, landsting och statliga myndigheter. [10]

Könsfördelningen i bolagsstyrelser. [11]

Trafikförsäkringsfrågor m.m. [12]

Försvarsdepartementet

En strategi för Sveriges säkerhet. Försvarsberedningens förslag till reformer. [1]

Socialdepartementet

Skydd mot internationella hot mot folkhälsan. [3]

Rätten till ersättning för kostnader för vård i annat EES-land. En översyn. [4]

Finansdepartementet

Informationskrav i noterade företag, m.m. [6]

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Rättvisa och jämlika villkor på bostadsmarknaden. [9]

Näringsdepartementet

Gruvverksamheten i Kiruna och Malmberget – vissa administrativa förutsättningar för utvecklingen. [2]