

Motion till riksdagen

1987/88:L623

av Jan Sandberg och Anders Castberger (m, fp)
om ändringar i trafikskadelagen

Riksdagen beslutade år 1975 att anta en ny trafikskadelag. Förutom att denna antogs ändrades viss därtill hörande sidolagstiftning såsom lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (1916:312), skadeståndslagen (1972:207) m. fl.

Huvudprincipen som skulle gälla i den nya lagen var att varje fordonskategori skulle bära sina egna kostnader.

Den nya lagen innehöll ändringar av bestämmelser vad avser ersättningsregler och regressförfarande mellan trafikförsäkringsbolagen vid olyckor.

I utredningsmaterialet som föregick den nya lagstiftningen lades förslag fram om en trafikskadelag som skulle baseras på den s. k. "no fault"-principen. Denna innebar att någon vållandeutredning ej skulle göras vid olyckan, utan att en generell princip vid skadeersättning skulle gälla. Denna princip var att skadorna på motpartens fordon och eventuella skador på den egna personen skulle betalas av den egna försäkringen. Tanken bakom förslaget var att försäkringsbolagens administrativa kostnader skulle kunna sänkas och därmed, trodde man, även försäkringstagarnas premier.

Ulf K Nordensson, som var utredare, konstaterade bl. a. att denna nya princip kunde få vissa negativa konsekvenser. En av fordonskategorierna som skulle få kraftigt höjda försäkringspremier var motorcyklarna. Som svar på den kritik som framfördes om detta uttalades bl. a. att de var välkomna om detta medförde att antalet motorcyklar på våra vägar decimerades.

Riksdagens beslut innebar dock inte att "no fault"-principen infördes fullt ut. Fortfarande får försäkringsbolagen återkräva ersättning från det vållande fordonets försäkringsbolag, och därmed det fordonskollektivet. Detta görs också i dag i viss utsträckning.

Trafikskadelagen medför negativa konsekvenser

Trafikskadelagen har nu gällt i ett drygt decennium. Under denna tid har det utkristalliserats några effekter som på god grund kan ifrågasättas och kritiseras. Dessa är:

Ersättningskraven är frikostiga

Den ekonomiska ersättning som i dag maximalt kan utgå från trafikförsäkringen i samband med en skada är 50 miljoner kronor. En proposition

förväntas dock under innevarande vår med förslag om en höjning av ersättningsreglerna.

Mot. 1987/88
L623

Enligt nu gällande lagstiftning kan även en person körandes en oförsäkrad alternativt stulen bil eller motorcykel utan körkort få full ersättning även för egendomsskador som vållas genom egen vårdslöshet i trafiken. Detta medför att alla de laglydiga människor som försäkrar och kör sina fordon enligt alla lagens regler betalar de högre försäkringspremier som en sådan frikostig ersättning också vid brottsliga handlingar medför.

Rimmar illa med människornas rättsuppfattning

Samtidigt medför detta förhållande att det egentligen inte "lönar sig" att betala sina försäkringspremier. Man kan ju ändå få full ersättning för eventuella skador, och andra står för kostnaden. Detta förhållande rimmar illa med allmänhetens rättsuppfattning och medför att den enskilde individens motivation för att teckna försäkring minskar.

Ej krav på återkrav mellan försäkring/försäkringsgrupp

Utöver det ovan framförda om bristerna i trafikskadelagen finns det andra nackdelar med den nu gällande trafikskadelagen. Vid vanligen förekommande trafikolyckor, där båda förarna har tecknat försäkring, kan fördelningen av kostnaderna mellan de inblandade parterna och indirekt deras försäkringsbolag göras med hänsyn till vem som varit vållande. Trafikskadelagen stadgar dock inte att så *skall* ske, utan endast att detta *kan* göras. Så görs också i stor utsträckning.

I lagutskottets betänkande 1987/88:2 "om översyn av trafikskadelagen m. m. redogörs för det nuvarande förhållandet. Där sägs på sidan 3: "Reglerna om den slutliga fördelningen av ersättningsansvaret är inte tvingande. I samband med reglernas tillkomst anfördes bl. a. att försäkringsgivarna skulle ha möjlighet att förenkla tillämpningen av återkravsreglerna genom generella överenskommelser (prop. 1975/76:15 s. 93)."

Det redogörs också i betänkandet för att det finns särskilda återkravsöverenskommelser som träffats mellan försäkringsbolagen.

Mycket låga ersättningskrav från den ansvariga

Vid olycka mellan ett fordon och person där försäkring saknas och personskada uppstår utgår full ersättning. Återkrav för kostnaderna från personen som ej tecknat försäkring kan maximalt uppgå till 1/10 basbeloppet dvs. ca 2 500 kr. Det totala ersättningsbeloppet kan vara i mångmiljonklassen.

Även detta är, enligt vår mening, ej godtagbart. En individuell prövning av återkravsbeloppets storlek måste kunna ske med hänsyn också till ersättningsbeloppet, utan att för den skull orimliga effekter uppkommer för den enskilde.

Kombinationen av nuvarande frikostiga ersättningsregler även i samband med brott, samt nuvarande regler om återkrav har fått till följd att motorcyklarnas försäkringspremier är väsentligt högre än vad som skulle behövas.

Under 1970-talet gjordes en undersökning som behandlade motorcyklarnas trafikolyckor. Den visade att 60 % av alla mc-olyckor sker i kollision med annat motorfordon. I 75 % av dessa olyckor var inte motorcyklisten vållande. Dessutom saknade var femte omkommen motorcyklist körkort.

Organisationen SMC, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, gjorde under 1983 en undersökning. Den visade att var fjärde storskada (ersättningsbelopp över 100 000 kr.) orsakades av en person som stulit motorcykeln och/eller varit rattnykter/rattfull och/eller vållat skadan genom vårdslöshet eller uppsåt. Det är de s. k. storskadorna som står för huvuddelen av försäkringsbolagens kostnader.

Vid vanligen förekommande motorcykelolyckor kommer försäkringsbolagen inte fram till vem som är vållande i ca 20 % av fallen (s. k. noll-noll skada). Vid dessa skador betalas ersättningen för mc-förarens skada av mc-försäkringen, liksom ersättningen för skador på det andra fordonet. Det andra fordonets försäkring betalar skador på den egna föraren och motorcykeln.

Denna uppdelning gör att de absolut högsta beloppen, de för personskada (livränta etc.), betalas av motorcykelförsäkringarna. Att fördelningen är på detta vis gör att mc-premierna blir högre än om fallet vid fördelningen av skadebeloppen vore annorlunda.

Trafikskadelagen bör omarbetas så att bolagen skall kräva tillbaka utbetald ersättning från vållande parts försäkring. Lagstiftningen vad avser återkrav vid de tidigare nämnda fallen med brottsligt beteende behöver även ändras.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ändrade regler för återkrav i trafikskadelagen.

Stockholm den 26 januari 1988

Jan Sandberg (m)

Anders Castberger (fp)