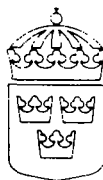


Lagutskottets betänkande

1987/88:2

om översyn av trafikskadelagen m. m.



LU
1987/88:2

Sammanfattning

I betänkandet behandlas tre motioner, vilka tar upp frågor om trafikförsäkringens premieklasssystem m. m. och trafikskadelagens regler om återkrav med avseende på motorcyklar.

Över motionerna har remissyttranden inhämtats från försäkringsinspektionen, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam. En sammanställning av remissvaren finns i *bilaga* till betänkandet.

Utskottet avstyrker bifall till motionerna.

Motionerna

1986/87:L608 av Jan Sandberg (m) vari med hänvisning till vad som anförs i motion *1986/87:T414* yrkas att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag om ändringar i trafikskadelagen och därtill hörande rutiner så att de negativa effekterna för bl. a. motorcyklisterna försvinner.

1986/87:L609 av Jan Sandberg (m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen ger försäkringsverksamhetskommittén tilläggsdirektiv att se över försäkringsvillkoren för motorcyklar i enlighet med vad som nämns i motionen.

1986/87:L610 av Olle Grahn och Margareta Andrén (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen ger försäkringsverksamhetskommittén uppdraget att se över försäkringsvillkoren för motorcyklar i enlighet med vad som i motionen anförts.

Gällande ordning

Trafikförsäkring

De grundläggande bestämmelserna om trafikförsäkring finns i *trafikskadelagen* (1975:1410). Trafikförsäkringen är att likna vid en ansvarsförsäkring och den skall bl. a. täcka den ersättningsskyldighet som kan uppkomma för ägaren eller föraren, liksom kostnader för skador som kan uppkomma på dem, då motordrivet fordon används. Varje fysisk eller juridisk person som äger motordrivet fordon är skyldig att teckna en sådan försäkring. Vissa

undantag från försäkringsplikten finns dock. Om ett fordon innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år är det innehavaren som skall fullgöra försäkringsplikten. Endast försäkringsbolag som har fått tillstånd därtill av regeringen har rätt — och också skyldighet — att meddela trafikförsäkring. Skyldigheten att meddela försäkring kan begränsas till vissa grupper eller visst område.

Premiesättning

Premierna för trafikförsäkringen regleras inte i trafikskadelagen. Premiesättningen styrs i stället av den s. k. skälighetsprincipen i *försäkringsrörelselagen* (1982:713). Principen innebär att styrelsen och verkställande direktören i de bolag som meddelar försäkring av annat slag än livförsäkring har ett ansvar för att premiesättningen är skäligt avvägd med hänsyn till den risk som försäkringen är avsedd att täcka, nödvändiga driftskostnader för försäkringen samt omständigheterna i övrigt. Vidare åligger det styrelsen och verkställande direktören att lämna vissa uppgifter till försäkringsinspektionen beträffande övervakningen av premiesättningen. I skälighetsprincipen ligger att varje försäkringsgren på sikt förutsätts bära sina egna kostnader och således inte under en följd av år får subventioneras av över-skott från en eller flera andra grenar.

Enligt försäkringsrörelselagen skall försäkringsinspektionen verka för en sund utveckling av försäkringsväsendet. Inspektionen kan bl. a. meddela erinringar i fråga om försäkringsbolagens verksamhet. Om inspektionen finner t. ex. att avvikelser skett från försäkringsrörelselagen, trafikskadelagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar eller det i övrigt finns allvarliga anmärkningar mot bolagets verksamhet kan inspektionen vidare förelägga bolaget eller styrelsen att inom viss tid vidta erforderliga åtgärder.

Ytterligare bestämmelser som rör trafikförsäkringspremier finns i *trafikförsäkringsförordningen* (1976:359). Enligt förordningen skall försäkringsanstalt lämna uppgift till försäkringsinspektionen om de premiesatser som anstalten avser att tillämpa för trafikförsäkring. Också ändring av premiesatserna skall anmälas till försäkringsinspektionen och anledningen till ändringen anges. Premie för trafikförsäkring får inte bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader. Försäkringsinspektionen skall meddela närmare föreskrifter om bl. a. indelningen i riskklasser och beräkningen av nödvändiga omkostnader.

De föreskrifter beträffande indelning i riskklasser som försäkringsinspektionen utfärdat med stöd av bestämmelserna i trafikförsäkringsförordningen innefattar en indelning i fordonsklasser och för vissa av dessa fordonsklasser också en indelning i zoner, körsträckeklasser och bilmärkesklasser. Vidare föreskrivs en för samtliga bolag enhetlig bonusskala för vissa fordonsklasser. Enligt föreskrifterna får slutligen nykterhetsrabatt lämnas med högst 5 % av normal premie. I anslutning till den föreskrivna riskklassindelningen har inspektionen ålagt bolagen att årligen lämna inspektionen vissa uppgifter avsedda att belysa riskskillnader i trafikförsäkring mellan olika riskklasser.

I de föreskrifter som gäller sedan den 1 juni 1987 (BFFS 1987:11) har inspektionen indelat motorcyklar i två riskklasser, den ena omfattande fordon med en motoreffekt av högst 10,87 hästkrafter och inte inrättade för att ta passagerare och den andra övriga motorcyklar. Tidigare har gällt att motorcykelns cylindervolym skulle utgöra grund för riskklassindelningen.

Återkrav

För personskada i följd av trafik med motordrivet fordon betalas ersättning ur försäkringen för det fordonet oberoende av hur och av vem skadan orsakats (10 och 11 §§ trafikskadelagen). Ersättningsansvaret åvilar alltså i princip det försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för fordonet. Rätt till ersättning har alla som drabbas av personskada till följd av trafik med fordonet — de som färdas i bilen eller på motorcykeln lika väl som fotgängare, cyklister etc. Förare eller passagerare som skadats vid kollision skall för att få ut ersättning alltid vända sig till det försäkringsbolag som meddelat försäkring för det fordon som de befunnit sig i eller på, oavsett vilken förare som vållat skadan.

Frågan om vilket försäkringsbolag som slutligen skall svara för ersättningen för personskador vid en kollision mellan fordon bestäms på grundval av de olika förarnas vållande. Det försäkringsbolag som har betalat ut ersättning har sålunda rätt att återkräva denna från försäkringen för det fordon som vållat skadan. Har vållande förekommit hos båda förarna får ersättningen fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som förekommit på ömse sidor (22 § trafikskadelagen). 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). Försäkringsbolagen har också enligt vad som upplysts fastställda rutiner för handläggningen av återkrav.

I fråga om saksador vid kollision gäller att ersättning utgår till icke vållande fordon endast om vållande kan läggas föraren av det andra fordonet till last. Ersättningen utbetalas ur det vållande fordonets trafikförsäkring. I övrigt ersätter trafikförsäkringen inte skador på den egna bilen (10 § andra stycket trafikskadelagen).

För fordonsägare som vill skaffa sig ett heltäckande skydd mot saksador finns möjlighet att teckna s. k. kaskoförsäkring. Om ersättning utbetalats ur en kaskoförsäkring till en icke vållande part och vållande förelegat hos en annan part kommer ersättningen slutligt att belasta den vållandes trafikförsäkring enligt särskilda återkravsöverenskommelser som träffats mellan försäkringsbolagen.

Motionsmotiveringar

I samtliga motioner anförts att premiesättningen på motorcykelförsäkringar är orättvis, något som enligt motionärerna beror dels på utformningen av trafikskadelagens regler om återkrav, dels på att det premieklasssystem som

försäkringsbolagen tillämpar är orättvist. I sistnämnda hänseende anför att premieklasserna är uppdelade efter motorcykelns cylindervolym. Motionärerna i motionerna L609 och L610 anför följande som exempel på det orättvisa i systemet:

En Yamaha RD 350 LC är en motorcykel som väger cirka 160 kg och lämnar en effekt på ca 60 hk DIN. Den försäkras i den billigaste försäkringsklassen. En Harley-Davidson Electra Glide har en slagvolym på 1 340 cc, väger 330 kg och lämnar ca 60 hk DIN. HDn försäkras i den dyraste försäkringsklassen.

Prestandaförhållandena är som framgår mycket olika. HDn har i det närmaste blygsamma prestanda i förhållande till den mindre motorcykeln. Den är också sällan inblandad i olyckor. Den lilla Yamahan köps ofta av s. k. "sportiga förare" och är med denna bakgrund och sitt goda effekt/vikt-förhållande ofta inblandad i olyckor. Trots detta är den placerad i den billigaste försäkringsklassen, vilken anges med avseende på slagvolym.

I fråga om trafikskadelagens utformning av återkravsbestämmelserna kritiserar motionärerna det förhållande att lagens regler om återkrav med hänsyn till vållandefrågan inte är tvingande. Detta kan enligt motionärerna resultera i att vid en olycka där en motorcykel med två personer på blir påkörd av en bil med två personer i och bilföraren bedöms som vållande, de dyra personskadorna på motorcykelns förare och passagerare samt bilens plåtskador kan komma att belasta mc-försäkringen och därmed försäkringskollektivet motorcyklister. I gengäld belastas, anför motionärerna, bilförsäkringen med kostnaderna för motorcykelns skador och de oftast obetydliga skadorna på förare och passagerare i bilen.

Remissyttranden

Yttrande över motionerna har inhämtats från försäkringsinspektionen samt Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam.

Försäkringsinspektionen erinrar bl. a. om att inspektionen i de senast utfärdade föreskrifterna har släppt kravet att riskklassindelningen skall grundas på cylindervolymen. Härigenom har förutsättningar skapats för försäkringsbolagen att tillämpa en annan grund för riskklassindelningen, om detta bedöms ge en större rättvisa.

Försäkringsinspektionen påtalar också att försäkringsbolagen uppmärksammat att det kan finnas skäl att skapa en annan grund för premiedifferentieringen för olika slag av motorcyklar än cylindervolymen. Bolagen har sålunda förra året startat en utredning av frågan. Utredningen, där företrädare för motorcyklistkåren är representerade, har ännu inte slutfört sitt arbete. Enligt inspektionen är det tänkbart att utredningen lägger fram förslag som kan leda till ändringar av de faktorer som nu bestämmer premiesättningen.

När det gäller den av motionärerna aktualiserade frågan om fördelning av skadekostnaderna anför inspektionen att motionärernas resonemang synes bygga på ett missförstånd. Det förekommer enligt inspektionen inte någon övervärtning av skadekostnader från ett fordonsslag till ett annat på det sätt motionärerna beskriver.

Sammanfattningsvis anser inspektionen att det saknas anledning såväl att som yrkats i motionerna ge försäkringsverksamhetskommittén tilläggsdirektiv som att göra sådana ändringar i trafikskadelagen som nämns i motionerna.

Även Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam som avgivit ett gemensamt yttrande avstyrker motionerna. Försäkringsbolagen medger att den premieklassindelning som tillämpas för närvarande och som bygger på motorcyklarnas cylindervolym kan ifrågasättas från rättvisesynpunkt i vissa fall. Försäkringsbolagen erinrar emellertid om att när denna indelning gjordes för mer än fem år sedan cylindervolymen utgjorde en bra indelningsgrund. Att förhållandena numera kan vara annorlunda, bl. a. beroende på nya konstruktioner, har uppmärksamats av försäkringsbolagen vilka också har initierat en utredning av frågan. Försäkringsbolagen påpekar dock att de flesta av de motorcyklar som ingick i den tidigare undersökningen fortfarande brukas och att deras risk vägs in i det samlade skadematerialet. Enligt försäkringsbolagen siktar den av branschen initierade utredningen till att undersöka om det med andra tekniska uppgifter som grund går att skapa en rättvisare indelning i premieklasser. Med hänsyn till bl. a. att en sådan utredning måste bygga på ett representativt bestånd tar den dock viss tid och en ny indelning kan knappast tillämpas förrän om ett eller ett par år.

Även försäkringsbolagen framhåller att den av motionärerna aktualiserade frågan om trafikskadelagens återkravsregler synes bygga på missförstånd.

En utförligare redovisning av remissinstansernas yttranden återfinns i *bilaga* till betänkandet.

Tidigare behandling

Vid 1977/78 års riksmöte behandlade näringsutskottet ett motionsyrkande vari begärdes en översyn av skälighetsprincipen i den då gällande lagen om försäkringsrörelse i syfte att möjliggöra en rimligare premiesättning av motorcykelförsäkringar. Med anledning av motionen redovisade näringsutskottet i sitt betänkande (NU 1977/78:20) bl. a. att näringsfrihetsombudsmannen (NO) hösten 1977 i en skrivelse till försäkringsinspektionen begärt att få en ingående belysning av hur försäkringsbolagen kalkylerar sina premier för motorfordonsförsäkringar.

Näringsutskottet anförde att det framgick av den redogörelse som hade lämnats i betänkandet att utvecklingen i fråga om försäkringsbolagens premiesättning för motorfordonsförsäkringar noga följdes av försäkringsinspektionen och NO. En sådan översyn som motionären föreslagit fann utskottet därför inte motiverad.

I enlighet med näringsutskottets begäran, avslog riksdagen motionen.

Försäkringsinspektionen redovisade sedermera till NO det begärda utredningsmaterialet. NO fann i beslut år 1981 att även om det genom utredningen framkommit allvarliga brister från konkurrenssynpunkt på marknaden för motorfordonsförsäkringar så hade det också framgått att åtskilliga

av dessa brister knappast kunde sägas vara primärt orsakade av försäkringsbolagen. Bristerna torde enligt NO i stället väsentligen ha sin grund i försäkringsinspektionens sätt att tillämpa skälighetsprincipen i lagen om försäkringsrörelse. NO anförde att paradoxalt nog syntes alltså konkurrensintresset och intresset av skäliga premier strida mot varandra trots att de båda intressena delvis har gemensamt syfte och rimligen borde kunna bringas att samverka. Med hänsyn till vad som anförts om orsakerna till konkurrensbegränsningarna fann NO inte skäl att i det ärendet ingripa mot försäkringsbolagen med stöd av konkurrensbegränsningslagen.

Frågan om rättvisare försäkringsvillkor för motorcyklar behandlades åter av riksdagen år 1983. I en motion påtalades att regeln om att varje försäkringskollektiv skall bära sina risker medförde en orättvis premiesättning. Till stöd för påståendet åberopades den snedfördelning i ålderskategorier och den därmed följande skillnaden i risknivå som gällde vid en jämförelse mellan motorcykelkollektivet och bilkollektivet. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1982/83:37) avstyrkte lagutskottet bifall till motionen. Utskottet framhöll att det självfallet är angeläget att försäkringspremierna hålls på en rimlig nivå både när det gäller mc-försäkringar och andra skadeförsäkringar. Utskottet kunde dock inte tillstyrka att som motionären bl. a. föreslagit låta försäkringsbolagen subventionera kostnaderna för mc-försäkringarna med premier från bilförsäkringarna eftersom ett sådant förfarande skulle strida mot skälighetsprincipen. Beträffande frågan om mc-förarna och bilförarna skall bilda ett enda försäkringskollektiv ansåg utskottet att det även i fortsättningen borde ankomma på försäkringsbolagen och försäkringsinspektionen att med tillämpning av skälighetsprincipen bestämma omfattningen av de försäkringskollektiv som skall bära kostnaderna för olika typer av försäkringar. Utskottet erinrade vidare om att försäkringsverksamhetskommittén (E 1979:01) enligt sina direktiv skulle se över bl. a. reglerna i försäkringsrörelselagen om skälighetsprincipen.

Pågående utredningsarbete

Försäkringsverksamhetskommittén som tillkallades år 1978 för att göra en översyn av lagstiftningen om försäkringsbolagens och försäkringsinspektionens verksamhet skall enligt sina direktiv (dir. 1978:105) bl. a. överväga om de omständigheter som avgör huruvida premiesättningen är skälig närmare bör preciseras i lagen. I detta sammanhang bör bl. a. uppmärksammas i vad mån olika former av premiedifferentiering är till fördel för försäkringstagarna eller kan innebära fördyringar för försäkringskollektivet. De nämnda frågorna behandlar försäkringsverksamhetskommittén i sitt delbetänkande (SOU 1986:8) Soliditet och skälighet i försäkringsverksamheten. I betänkandet föreslås bl. a. en omformulering av den nuvarande regeln om skäligheten av premier på skadeförsäkringsområdet till att i stället avse skäliga kostnader för försäkringstagarnas försäkringsskydd. I anslutning härtill framhåller kommittén att det inte går att i lag närmare precisera de omständigheter som avgör huruvida premiesättningen är skälig. Kommittén som inte närmare berör frågan om skälighetsprincipen då det gäller

trafikförsäkring anför vidare att riskklassindelning med åtföljande premie-differentiering är en avvägningsfråga. Enligt kommittén ställer skälighets-principen krav på att varje sådan indelning och differentiering skall vara sakligt motiverad och bedömas utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Med utgångspunkt i försäkringsidén och solidariteten mellan försäkringsstagarna anser kommittén att man bör vara återhållsam med en alltför långtgående premiedifferentiering.

Utskottet

I betänkandet behandlas tre motioner vilka tar upp frågor om trafikförsäkringens premieklasssystem m. m. och trafikskadelagens regler om återkrav med avseende på motorcyklar.

De grundläggande reglerna om trafikförsäkringen finns i *trafikskadelagen* (1975:1410). Trafikförsäkringen är att likna vid en ansvarsförsäkring som bl. a. skall täcka kostnaderna för skador som kan uppkomma då motordrivet fordon används. Varje fysisk eller juridisk person som äger motordrivet fordon är i princip skyldig att teckna en sådan försäkring.

För personskada i följd av trafik med motordrivet fordon betalas ersättning ur försäkringen för det fordonet oberoende av hur och av vem skadan orsakats. Ersättningsansvaret åvilar alltså i första hand det försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för fordonet. Rätt till ersättning har alla som drabbats av personskada till följd av trafik med fordonet — de som färdats i bilen eller på motorcykeln lika väl som fotgängare, cyklister etc. Förare eller passagerare som skadats vid kollision skall för att få ut ersättning alltid vända sig till det försäkringsbolag som meddelat försäkring för det fordon som de befunnit sig i eller på, oavsett vilken förare som vållat skadan. Saksador vid en kollision betalas ur trafikförsäkringen för det vållande fordonet.

Frågan om vilket försäkringsbolag som slutligen skall svara för ersättningen för personskador vid en kollision mellan fordon bestäms på grundval av de olika förarnas vållande. Det försäkringsbolag som har betalat ut ersättning har sålunda rätt att återkräva denna från försäkringen för det fordon som vållat skadan. Har vållande förekommit hos båda förarna får ersättningen fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som förekommit på ömse sidor. Reglerna om den slutliga fördelningen av ersättningsansvaret är inte tvingande.

Premierna för trafikförsäkringen regleras inte i trafikskadelagen. Premiesättningen styrs i stället av den s. k. skälighetsprincipen i *försäkringsrörelselagen* (1982:713). Principen innebär att premiesättningen skall vara skäligt avvägd med hänsyn till den risk som försäkringen är avsedd att täcka, nödvändiga driftkostnader för försäkringen samt omständigheterna i övrigt. I skälighetsprincipen ligger att varje försäkringsgren på sikt förutsätts bära sina egna kostnader och således inte under en följd av år får subventioneras av överskott från en eller flera andra grenar.

Ytterligare bestämmelser som rör trafikförsäkringspremier finns i *trafikförsäkringsförordningen* (1976:359). Enligt förordningen skall försäkrings-

inspektionen meddela närmare föreskrifter om bl. a. indelningen i riskklasser och beräkningen av nödvändiga omkostnader.

De föreskrifter beträffande indelning i riskklasser som försäkringsinspektionen utfärdat med stöd av bestämmelserna i trafikförsäkringsförordningen innefattar bl. a. en uppdelning i fordonsklasser och för vissa av dessa fordonsklasser också en indelning i zoner, körsträckeklasser och bilmärkesklasser.

I de föreskrifter som gäller sedan den 1 juni 1987 (BFFS 1987:11) har inspektionen indelat motorcyklar i två fordonsklasser, den ena omfattande fordon med en motoreffekt av högst 10,87 hästkrafter och inte inrättade för att ta passagerare och den andra övriga motorcyklar. Tidigare har gällt att motorcykelns cylindervolym skulle utgöra grund för riskklassindelningen.

I samtliga motioner anförs att premiesättningen av motorcykelförsäkringar är orättvis, något som enligt motionärerna bl. a. har sin grund i att försäkringsbolagen tillämpar ett premieklasssystem som enbart bygger på motorcykelns cylindervolym. En orsak till den orättvisa premiesättningen är enligt motionärerna vidare att trafikskadelagens regler om återkrav inte är tvingande. Utformningen av reglerna kan, anför det, resultera i att efter en kollision mellan en bil och en motorcykel, de ofta omfattande och kostsamma skadorna på motorcykelns förare och eventuell passagerare kan komma att belasta försäkringskollektivet motorcyklar även om bilföraren varit vållande till olyckan. De aktuella reglerna bör mot bakgrund av det anförda ses över.

Utskottet får för sin del, i likhet med vad utskottet tidigare uttalat då frågan om försäkringspremier för motorcyklar varit aktuell (se LU 1982/83:37), framhålla att det självfallet är angeläget att försäkringspremierna hålls på en rimlig nivå när det gäller såväl motorcykelförsäkringar som andra skadeförsäkringar. När det gäller den i motionerna aktualiserade frågan om premieklassindelningen för motorcyklar kan utskottet konstatera att spörsmålet uppmärksamats av såväl försäkringsinspektionen som försäkringsbranschen. Försäkringsinspektionen har sålunda i sina senast utfärdade föreskrifter släppt det tidigare gällande kravet på att cylindervolymen skall vara avgörande för indelningen i riskklasser och försäkringsbranschen har själv initierat en utredning med syfte att undersöka om det med andra tekniska uppgifter som grund går att skapa en rättvisare indelning i premieklasser. Mot denna bakgrund anser utskottet att motionärernas önskemål i förevarande hänseende väsentligen får anses vara tillgodosett.

Vad härefter angår frågan om utformningen av trafikskadelagens regler om återkrav med hänsyn till vållandefrågan vill utskottet erinra om att motivet för att dessa regler inte gjordes tvingande var att försäkringsgivarna skulle ha möjlighet att förenkla tillämpningen av reglerna genom generella överenskommelser (se prop. 1975/76:15 s. 93). Utskottet vill i sammanhanget framhålla att en sådan ordning möjliggör en begränsning av de administrationskostnader som uppkommer vid hanteringen av återkravsärenden. Som framgår av de remissyttranden som inhämtats över motionerna har försäkringsbolagen fastställt rutiner för handläggningen av återkrav vilka innebär att den slutliga fördelningen av skadekostnader regelmässigt sker

efter graden av vållande hos parterna. Med hänsyn till att den av motionärerna antydda övervältringen av skadekostnader mellan olika fordonskategorier således inte synes förekomma och med beaktande av de fördelar som är förknippade med nuvarande ordning anser utskottet att det saknas anledning att ändra trafikskadelagens regler.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna L608, L609 och L610.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:L608, 1986/87:L609 och 1986/87:L610.

Stockholm den 20 oktober 1987

På lagutskottets vägnar

Per-Olof Strindberg

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Owe Andréasson (s), Stig Gustafsson (s), Ulla Orring (fp), Inga-Britt Johansson (s), Allan Ekström (m), Bengt Kronblad (s), Bengt Harding Olson (fp), Nic Grönvall (m), Gunnar Tholander (s), Marianne Karlsson (c), Berit Löfstedt (s), Ewa Hedkvist Petersen (s), Hans Rosengren (s) och Kersti Johansson (c).

Remissyttranden har inhämtats från försäkringsinspektionen, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam. Försäkringsbolagens riksförbund och Folksam har avgivit ett gemensamt yttrande.

Försäkringsinspektionen

Motionärerna har ifrågasatt lämpligheten av att för motorcyklar utgå från fordonens cylindervolym vid indelningen i olika premieklasser. Inspektionen har tidigare i föreskrifter om trafikförsäkring, vilka utfärdas enligt bemyndigande i trafikförsäkringsförordningen, angett att cylindervolymen skulle vara grund för riskklassindelningen. I de föreskrifter som inspektionen utfärdade den 20 maj 1987 har inspektionen emellertid släppt kravet att riskklassindelningen skall grundas på cylindervolymen. Härigenom har förutsättningar skapats för försäkringsbolagen att tillämpa en annan grund för riskklassindelningen, om detta bedöms ge en större rättvisa.

Premiesättningen skall alltid ske med hänsyn till den s. k. skälighetsprincipen. Försäkringsverksamhetskommittén har i sitt betänkande (SOU 1986:8) Soliditet och skälighet i försäkringsverksamheten behandlat bl. a. skälighetsprincipens tillämpning i fråga om skadeförsäkring. Kommittén har därvid inte närmare berört frågan om principens förhållande till det riskklassindelningssystem som har föreskrivits av inspektionen. Inspektionen tog inte heller upp denna fråga i sitt remissyttrande. Inspektionen har emellertid av annan anledning än riskklassindelningen av motorcyklar den 20 maj 1987 till finansdepartementet avgett ett kompletterande yttrande där inspektionen på ett mera övergripande sätt tagit upp frågor som gäller skälighetsprincipens tillämpning på trafikförsäkringen och särskilt problematiken med en långt driven riskklassindelning.

Försäkringsbolagen har själva uppmärksammat att det kan finnas skäl att skapa en annan grund för premiedifferentieringen för olika slag av motorcyklar än cylindervolymen. Bolagen har sålunda förra året startat en utredning av frågan. Utredningen, där företrädare för motorcyklistkåren är representerade, har ännu inte slutfört sitt arbete. Det är tänkbart att utredningen lägger fram förslag som kan leda till ändringar av de faktorer som nu bestämmer premiesättningen. Som omnämnts i det föregående medger inspektionens föreskrifter numera att annat än cylindervolymen används som grund för denna. Inspektionen kommer att med uppmärksamhet följa arbetet med att se över den nu tillämpade riskklassindelningen.

Motionärerna tar även upp frågan om fördelning av skadekostnader vid kollision mellan motorcykel och annat fordon. Det resonemang som förs i motionerna synes emellertid bygga på ett missförstånd. Skador på förare eller passagerare i ett fordon regleras liksom skador på fordonet normalt av det försäkringsbolag som meddelat trafik- och vagnskadeförsäkring för fordonet. Därefter görs en bedömning av i vilken utsträckning förarna av de i kollisionen inblandade fordonen varit vållande till händelsen. Mot bakgrund av denna vållandebedömning sker en fördelning av skadekostnaderna mellan trafikförsäkringsgivarna. Någon övervärtning av skadekostnader

från ett fordonsslag till ett annat på det sätt som motionärerna beskriver förekommer således inte.

LU 1987/88:2
Bilaga

Mot bakgrund av det sagda anser inspektionen *att* det inte finns anledning att som yrkats i motionerna ge försäkringsverksamhetskommittén tilläggsdirektiv *samt att* det saknas skäl att göra sådana ändringar i trafikskadelagen som nämns i motionerna.

Svenska försäkringsbolags riksförbund och Folksam

Försäkringsbolagen kan medge att den premieklassindelning som tillämpas för närvarande och som bygger på motorcyklarnas cylindervolym — i vissa fall — kan ifrågasättas från rättvisesynpunkt. När denna indelning gjordes för mer än fem år sedan utgjorde emellertid cylindervolymen en bra indelningsgrund. Att förhållandena numera kan vara annorlunda bl. a. beroende på nya konstruktioner har uppmärksamats av försäkringsbolagen som också har initierat en utredning av frågan. Det skall dock påpekas att de flesta av de motorcyklar som ingick i den tidigare undersökningen fortfarande brukas och att deras risk vägs in i det samlade skadematerialet.

Den av branschen initierade utredningen siktar till att undersöka om det med andra tekniska uppgifter som grund går att skapa en rättvisare indelning i premieklasser. Med hänsyn till bl. a. att en sådan utredning måste bygga på ett representativt bestånd tar den dock viss tid och en ny indelning kan knappast börja tillämpas förrän om ett eller ett par år.

Vad sedan gäller tillämpningen av trafikskadelagens regler om återkrav synes motionärernas anmärkningar bygga på missförstånd. Detta gäller i synnerhet antagandet att — i kollisionsfall där ena parten är vållande — den icke vållandes trafikförsäkring skulle få bära den vållandes skadekostnader.

Vid kollision mellan motorfordon — t. ex. mellan bil och motorcykel — blir det regelmässigt den vållande partens trafikförsäkring som får bära den andra partens skadekostnader. Beträffande saksador följer detta av 10 § trafikskadelagen som för övrigt innebär att någon trafikskadeersättning över huvud taget inte utgår ur den icke vållande partens trafikförsäkring. Även om det finns en kaskoförsäkring på den icke vållande partens sida, tas emellertid skadorna på dennes fordon ut ur den vållandes trafikförsäkring enligt särskilda återkravsöverenskommelser som träffats och iakttas av bolagen. När det gäller personskador är det i och för sig så att trafikskadelagen (22 §) inte anger annat än att trafikskadeersättning som utgått ur den icke vållandes trafikförsäkring "får" krävas åter från försäkringen för den vållandes fordon. Återkrav sker emellertid alltid enligt för ändamålet särskilt fastställda rutiner.

Enligt försäkringsbolagens mening finns det alltså inte skäl att i aktuella avseenden vare sig göra ändringar i trafikskadelagen eller ge tilläggsdirektiv till försäkringsverksamhetskommittén.

