

Lagutskottets betänkande

1988/89:LU29

Trafikskadelagen m.m.



1988/89
LU29

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet en motion om ändringar i trafikskadelagen m.m.

Utskottet avstyrker bifall till motionen.

Motionen

1988/89:L625 av Jan Sandberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikskadelagen bör ändras så att återkrav mellan försäkringsbolag skall ske,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att återkravsreglerna bör ändras,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inträdande av socialförsäkringssystemet vid personskador i vissa fall,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett annat regel- och ersättningssystem vad avser s.k. objektivet ansvar,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ansvarsförhållande vid olyckor orsakade av bristande vägunderhåll,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna.

Gällande ordning

De grundläggande bestämmelserna om trafikförsäkring finns i trafikskadelagen (1975:1410). Trafikförsäkringen är att likna vid en ansvarsförsäkring och den skall täcka bl.a. 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.

1988/89:LU29

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 driftskostnader 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 försäkringsinspektionen meddela närmare föreskrifter om bl.a. indelning i riskklasser och beräkning av nödvändiga omkostnader. De föreskrifter beträffande indelning i riskklasser som försäkringsinspektionen utfärdar 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.

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 dräbbas 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 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). Det är också känt att försäkringsbolagen tillämpar fastställda rutiner för handläggningen av återkrav (se LU 1987/88:2).

Sakskador som drabbar försäkringstagare ersätts av trafikförsäkringen i princip endast om skadan uppkommit genom vållande på förarens av det andra fordonet sida eller genom bristfällighet på det fordonet. Ersättning utgår i så fall ur det sistnämnda fordonets försäkring (10 och 11 §§ trafikskadelagen).

Trafikskadeersättning med anledning av person- och sakskador kan i vissa

fall jämkas om den skadelidande själv medverkat till skadan (12 § trafikskadelagen). I fråga om ersättning med anledning av personskada kan ersättningen sålunda jämkas om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan. Har en skadelidande förare gjort sig skyldig till rattonykterhetsbrott kan ersättningen till honom jämkas, redan om han genom vårdslöshet, som inte behöver vara grov, medverkat till skadan. När det gäller skadeersättning med anledning av sakskada – vilket, som ovan nämnts för försäkringstagarens vidkommande i princip utgår endast i fall av vållande på motsidan eller bristfälligheter på motsidans fordon – kan ersättningen jämkas om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Jämkning skall i samtliga fall ske med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Den högsta ersättning för person- och sakskador som kan utgå med anledning av en och samma händelse är – efter lagändring som trädde i kraft den 1 januari 1989 (se LU 1988/89:8) – fastställd till 300 milj. kr.

För fordonägare som vill skaffa sig ett heltäckande skydd mot sakskador finns en möjlighet att teckna s.k. kaskoförsäkring. Om ersättning utbetalas 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.

Den som inte har föreskriven trafikförsäkring kan vid vite åläggas att fullgöra försäkringsplikten (32 § trafikskadelagen). För skada som orsakas av ett fordon vilket i strid mot lagen saknar trafikförsäkring har försäkringsbolagen ett solidariskt ersättningsansvar. Bolagen svarar i sådant fall för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för fordonet, om sådan hade funnits. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktsägare gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligt av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt (16 § trafikskadelagen). Det belopp som sålunda får återkrävas överensstämmer med det belopp som enligt trafikskadelagen får återkrävas från en försäkringstagare, som är fysisk person, vid varje skadetillfälle i form av självrisk. Om föreskriven trafikförsäkring saknas är vidare den försäkringspliktige skyldig att utge en särskild trafikförsäkringsavgift för den tid försäkringsplikten inte varit fullgjord. Avgiften bestäms på grundval av den årspremie för försäkringen som skulle varit tillämplig och får överstiga denna premie enligt närmare angiven beräkningsgrund (31 § trafikskadelagen).

Motionsmotivering

I motion L625 av Jan Sandberg (m) anfördes att trafikskadelagen visat sig vara bristfällig i flera avseenden. Sålunda menar motionären att ersättningsreglerna i lagen i vissa fall är alltför frikostiga mot de skadelidande. Motionären påpekar att även en person som, utan att inneha körkort, framför ett oförsäkrat, alternativt stulet motorfordon kan få full ersättning också för egendomsskador som vållas genom egen vårdslöshet. Enligt motionären drabbar detta de laglydiga trafikanterna i form av högre försäkringspremier.

Samtidigt medför reglerna att det för den enskilde egentligen inte lönar sig att ha försäkring, eftersom han ändå vid en olycka får ersättning.

Över huvud taget bör, menar motionären, trafikanter som underlåter att betala sina trafikförsäkringspremier eller eljest bryter mot gällande lag, såsom onyktra förare eller tjuvar, liksom sådana trafikanter som inte omfattas av trafikförsäkringssystemet inte få någon ersättning från trafikförsäkringen. För dessa kategorier av trafikanter borde det vara mest naturligt att de i stället bereds skydd genom socialförsäkringssystemet.

Motionären menar vidare att om nuvarande trafikskadelag skall bibehållas bör alla som vistas i trafiken vara trafikförsäkrade, så att en rättvis uppdelning av ansvaret för trafikskador kan ske. Med nuvarande ordning kan motorfordonsförarens försäkring få svara för kostnaderna även när t.ex. en cyklist varit vållande till en olycka, varvid fordonsägaren dessutom tvingas betala självrisk. Motionären begär att frågan om införandet av ett annat regel- och ersättningssystem på trafikskadeområdet blir föremål för utredning.

En annan brist i trafikskadelagen är enligt motionären att den som underlåter att teckna föreskriven trafikförsäkring inte kan förpliktas återbetala vad som utgått i form av skadeersättning med högre belopp än vad som motsvarar en tiondel av basbeloppet, trots att den totala skadeersättningen kan uppgå till flera miljoner kronor. En individuell prövning av återkravsbeloppets storlek måste kunna ske utan att för den skull orimliga effekter uppkommer för den enskilde.

Motionären kritiserar även det förhållandet att trafikskadelagens regler om återkrav mellan försäkringsbolagen inte är tvingande. Om vid en motorcykelolycka försäkringsbolagen inte kommer fram till vem som är vållande betalas ersättningen för motorcykelförarens skada av motorcykel-försäkringen liksom ersättningen för skador på det andra fordonet, medan det andra fordonets försäkring betalar skador på den egna föraren och motorcykeln. Denna uppdelning gör att motorcykelförsäkringen belastas med de högsta skadeersättningarna, vilket i sin tur innebär att motorcykel-försäkringspremierna blir högre än vad som eljest behövt vara fallet. Motionären hänvisar i det sammanhanget också till undersökningar enligt vilka motorcyklister förhållandevis sällan är vållande till kollisioner mellan motorcyklar och andra fordon, omkomna motorcyklister förhållandevis ofta saknar körkort samt ett förhållandevis stort antal av de mest kostnadskrävande skadefallen orsakas av motorcykelförare som antingen stulit motorcykeln, varit onyktra eller själva varit vållande till skadan. Sammantaget leder enligt motionären det nuvarande trafikförsäkringssystemet till att kategorin laglydiga motorcykelförare drabbas särskilt hårt.

En fråga som också tas upp i motionen rör ansvaret för olyckor som orsakas av bristande vägunderhåll. Enligt motionären bör skador som orsakats av sådana brister ersättas av vägansvarig myndighet genom återkrav från trafikförsäkringsbolaget. En sådan ordning skulle enligt motionären leda till ett förbättrat vägunderhåll och till utökad information.

Motioner med yrkanden om ändringar av trafikförsäkringsreglerna, premiesättningen m.m. har under senare år prövats av riksdagen vid flera tillfällen. På hemställan av utskottet har motionerna avslagits av riksdagen (se LU 1982/83:37, LU 1987/88:2 och LU 1987/88:32).

Senast prövades frågor av berört slag våren 1988 (LU 1987/88:32), varvid utskottet behandlade bl.a. en motion som till övervägande del överensstämmer med den nu väckta motionen. Beträffande önskemålet om ändrade regler om återkrav mellan försäkringsbolag med hänsyn till vållande frågan hänvisade utskottet i betänkandet till att utskottet i ett tidigare ärende (se LU 1987/88:2) hade avstyrkt ett liknande motionsyrkande. Utskottet hade vid det tillfället erinrat 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). I sammanhanget hade utskottet framhållit att en sådan ordning möjliggör en begränsning av de administrationskostnader som uppkommer vid hanteringen av återkravsärenden. Enligt vad som hade framgått av inhämtade remissyttranden har försäkringsbolagen fastställda rutiner för handläggningen av återkrav vilka innebär att den slutliga fördelningen av skadekostnaderna regelmässigt sker efter graden av vållande hos parterna. Med hänsyn till att någon övervältring av skadekostnaderna mellan olika fordonskategorier inte syntes förekomma och med beaktande av de fördelar som är förknippade med nuvarande ordning hade utskottet funnit att det saknades anledning att ändra trafikskadelagens regler. På anförda skäl hade utskottet avstyrkt det då aktuella motionsyrkandet. Enligt utskottets mening hade därefter några nya omständigheter inte inträffat som borde föranleda en annan bedömning av frågan om återkrav mellan försäkringsbolag.

Vad gällde de även i nu förevarande motion aktualiserade frågorna om ersättning för trafikskador som inträffar vid färd med oförsäkrade eller stulna fordon och möjligheterna till återkrav i sådana fall underströk utskottet i betänkandet att reglerna i trafikskadelagen utformats med utgångspunkt i sociala trygghets- och rättvisesynpunkter och att sådana synpunkter hade medfört att några begränsningar i ersättningsrätten inte uppställts då ett fordon brukats olovligen eller är oförsäkrat. Utskottet framhöll att även andra starka skäl hade talat för nuvarande ordning. Någon anledning att vid ifrågavarande tidpunkt göra avsteg från de principer på vilka trafikskadelagen vilar kunde utskottet inte finna. Utskottet påpekade i sammanhanget att påståendet att en förare av ett oförsäkrat fordon skulle vara berättigad till ersättning för egendomsskador som han vållat syntes bygga på en missuppfattning. Enligt 10 § trafikskadelagen gäller, framhöll utskottet, att skador som i trafik uppkommer på ett motordrivet fordon eller på egendom som finns i fordonet ersätts av trafikförsäkringen endast om det andra fordonets förare varit vållande eller det fordonet varit bristfälligt och då ur det fordonets försäkring. För andra sakskador som genom eget vållande kan drabba föraren av ett oförsäkrat fordon utgår över huvud taget inte någon ersättning enligt trafikskadelagen (11 §). I fråga om begränsningen av försäkringsbolagens rätt att återkräva utgiven ersättning från den trafikför-

säkringspliktige underströk utskottet att den ersättning som kan utgå vid exempelvis en personskada kan ha mycket stor betydelse för föraren av ett oförsäkrat fordon och att sociala skadeverkningar kan uppstå om försäkringsbolagen får återkräva alltför stora belopp. Det borde också beaktas att de som för oförsäkrade fordon i allmänhet inte har ekonomiska resurser att i någon större utsträckning betala försäkringsbolagen för utgivna ersättningar och att en mera vidsträckt rätt till återkrav därför knappast har någon större praktisk betydelse. Utskottet påpekade att enligt vad utskottet erfarit de belopp som flyter in till försäkringsbolagen genom trafikförsäkringsavgifter mer än väl täcker vad som ges ut i trafikskadeersättning för oförsäkrade fordon. Någon belastning för kollektivet av försäkringstagare utgjorde, förklarade utskottet, således inte de oförsäkrade fordonen.

Utskottet

De grundläggande bestämmelserna om trafikförsäkring finns i trafikskadelagen (1975:1410). Trafikförsäkringen är att likna vid en ansvarsförsäkring och den skall täcka bl.a. 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.

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, cyklistar 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 skall svara för ersättningen för personsador 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). Det är också känt att försäkringsbolagen tillämpar fastställda rutiner för handläggningen av återkrav (se LU 1987/88:2).

Sakskador som drabbat försäkringstagare ersätts av trafikförsäkringen i princip endast om skadan uppkommit genom vållande på förarens av det andra fordonet sida eller genom bristfällighet på det fordonet. Ersättning

utgår i så fall ur det sistnämnda fordonets försäkring (10 och 11 §§ trafikskadelagen).

Trafikskadeersättning med anledning av person- och sakskador kan i vissa fall jämkas om den skadelidande själv medverkat till skadan (12 § trafikskadelagen). I fråga om ersättning med anledning av personskada kan ersättningen sålunda jämkas om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan. Har en skadelidande förare gjort sig skyldig till rattonyκτηhetsbrott kan ersättningen till honom jämkas redan om han genom vårdslöshet, som inte behöver vara grov, medverkat till skadan. När det gäller skadeersättning med anledning av sakskada – vilket som ovan nämnts för försäkringstagarens vidkommande i princip utgår endast i fall av vållande på motsidan eller bristfälligheter på motsidans fordon – kan ersättningen jämkas om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Jämkning skall i samtliga fall ske med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

För fordonsägare som vill skaffa sig ett heltäckande skydd mot sakskador finns en möjlighet att teckna s.k. kaskoförsäkring. Om ersättning utbetalas 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.

Den som inte har föreskriven trafikförsäkring kan vid vite åläggas att fullgöra försäkringsplikten (32 § trafikskadelagen). För skada som orsakas av ett fordon vilket i strid mot lagen saknar trafikförsäkring har försäkringsbolagen ett solidariskt ersättningsansvar. Bolagen svarar i sådant fall för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för fordonet, om sådan hade funnits. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligt av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt (16 § trafikskadelagen). Det belopp som sålunda får återkrävas överensstämmer med det belopp som enligt trafikskadelagen får återkrävas från en försäkringstagare, som är fysisk person, vid varje skadetillfälle i form av självrisk. Om föreskriven trafikförsäkring saknas är vidare den försäkringspliktige skyldig att utge en särskild trafikförsäkringsavgift för den tid försäkringsplikten inte varit fullgjord. Avgiften bestäms på grundval av den årspremie för försäkringen som skulle ha varit tillämplig och får överstiga denna premie enligt närmare angiven beräkningsgrund (31 § trafikskadelagen).

I motion L625 av Jan Sandberg (m) kritiserats det förhållandet att trafikskadelagens regler om återkrav mellan försäkringsbolagen inte är tvingande. Om vid en motorcykelolycka försäkringsbolagen inte kommer fram till vem som är vållande betalas ersättningen för motorcykelförarens skada av motorcykelförsäkringen liksom ersättningen för skador på det andra fordonet, medan det andra fordonets försäkring betalar skador på den egna föraren och motorcykeln. Denna uppdelning gör att motorcykelförsäkringen belastas med de högsta skadeersättningarna, vilket i sin tur innebär att motorcykelförsäkringspremierna blir högre än vad som eljest behövt vara fallet. Motionären yrkar att trafikskadelagen ändras så att återkrav mellan

försäkringsbolag skall ske (yrkande 1). En annan brist i trafikskadelagen är enligt motionären att den som underlåter att teckna föreskriven trafikförsäkring inte kan förpliktas återbetala vad som utgått i form av skadeersättning med högre belopp än vad som motsvarar en tiondel av basbeloppet; trots att den totala skadeersättningen kan uppgå till flera miljoner kronor. En individuell prövning av återkravsbeloppets storlek måste kunna ske utan att för den skull orimliga effekter uppkommer för den enskilde. Motionären yrkar att återkravsreglerna ändras i enlighet med det anförda (yrkande 2).

Över huvud taget bör, menar motionären vidare, trafikanter som underlåter att betala sina trafikförsäkringspremier eller eljest bryter mot gällande lag, såsom onyktra förare eller tjuvar, liksom sådana trafikanter som inte omfattas av trafikförsäkringssystemet inte få någon ersättning från trafikförsäkringen. För dessa kategorier av trafikanter borde det vara mest rimligt att de i stället bereds skydd genom att, vid personskador, socialförsäkringssystemet träder in. Motionären yrkar att det anförda ges regeringen till känna (yrkande 3). I sammanhanget görs dessutom gällande att förare av oförsäkrade fordon kan få ersättning även för egendomsskador som vållas genom egen vårdslöshet.

Motionären är vidare kritisk mot att trafikskadelagen är så konstruerad att trafikförsäkringspliktiga trafikanter kan få ta ansvar för andra trafikanters skador också i fall då en trafikant av den senare kategorin själv varit vållande till skadorna. Med nuvarande ordning kan således motorfordonsförarens försäkring få svara för kostnaderna även när t.ex. en cyklist varit vållande till en olycka, varvid fordonsägaren dessutom tvingas betala självrisk. I motionen yrkas att frågan om införandet av ett annat regel- och ersättningssystem vad avser s.k. objektiva ansvar blir föremål för utredning (yrkande 4).

Motionären menar dessutom att trafikskador som orsakats av bristande vägunderhåll bör ersättas av vägansvarig myndighet genom återkrav från trafikförsäkringsbolaget och gör gällande att en sådan ordning skulle leda till ett förbättrat vägunderhåll. Motionären yrkar att det anförda ges regeringen till känna (yrkande 5).

Motionären yrkar vidare, med hänvisning till sin ovan redovisade kritik mot trafikskadelagens återkravsregler, att regeringen ges till känna vad i motionen anförts om orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna (yrkande 6).

Vad först gäller yrkandet om att vissa kategorier av trafikanter inte borde ha rätt till trafikskadeersättning utan att, vid personskador, i stället socialförsäkringssystemet skall träda in och yrkandet om ett annat ersättnings- och regelsystem vid trafikskador vill utskottet erinra om att reglerna i trafikskadelagen utformats med utgångspunkt i sociala trygghets- och rättvisesynpunkter (se prop. 1975/76:15 s. 64 ff.). Dessa synpunkter har bl.a. föranlett att alla skadelidande oberoende av skuld och trafikantkategori skall behandlas lika när det gäller rätten till ersättning för personskador och att några begränsningar i ersättningsrätten inte uppställts då ett fordon brukats olovligen eller är oförsäkrat. Det har vidare ansetts vara från social synpunkt betydelsefullt att personskaderegleringen är så snabb och effektiv som möjligt. Detta krav har ansetts bäst tillgodosett om ersättningen utgår på rent objektiv grund. När det gäller skador på egendom utanför motorfordon –

dvs. framför allt sakskador som tillfogas cyklister och fotgängare – har starka skäl ansetts tala för att, på samma sätt som vid personskador, låta trafikförsäkringen för det fordon varigenom skadan har orsakats bära kostnaderna för skadan. Sålunda innebär ett sådant ansvar att enhetliga ansvarsprinciper kan tillämpas då någon utanför ett motorfordon tillfogas både person- och sakskada och att man inte behöver utreda om vållande föreligger, vilket bl. a. leder till att skaderegleringen förenklas, samtidigt som den angivna ordningen inte medför någon påvisbar merkostnad för kollektivet av trafikförsäkringstagare. Utan hinder av de nu angivna principerna har undantag från rätten till trafikskadeersättning ansetts böra kunna ifrågakomma i vissa fall av kvalificerat medvållande på den skadelidandes sida (12 § trafikskadelagen). Sålunda kan exempelvis trafikskadeersättning till onyktra förare jämkas.

Utskottet kan för sin del inte finna någon anledning att nu göra avsteg från de principer på vilka trafikskadelagen sålunda vilar. I sammanhanget vill utskottet påpeka att motionärens påstående att en förare av ett oförsäkrat fordon skulle vara berättigad till ersättning för egendomsskador som han vållat synes bygga på en missuppfattning. Som ovan redovisats gäller enligt 10 § trafikskadelagen att skador som i trafik uppkommer på ett motordrivet fordon eller på egendom som finns i fordonet ersätts av trafikförsäkringen endast om det andra fordonets förare varit vållande eller det fordonet varit bristfälligt och då ur det fordonets försäkring. För andra sakskador som genom eget vållande kan drabba föraren av ett oförsäkrat fordon utgår över huvud taget inte någon ersättning enligt trafikskadelagen (11 §). Det kan också påpekas att de belopp som flyter in till försäkringsbolagen genom trafikförsäkringsavgifter mer än väl täcker vad som ges ut i trafikskadeersättning för oförsäkrade fordon. Någon belastning för kollektivet av försäkringstagare utgör således inte de oförsäkrade fordonen (jfr LU 1987/88:32). Beträffande motionärens påstående att en fordonsförare får betala självrisken vid trafikolyckor med exempelvis cyklister – något som synes ta sikte på den s.k. kaskoförsäkringen för det egna fordonet – vill utskottet hänvisa till att försäkringstagaren har möjlighet att på skadeståndsrättslig grund föra talan mot den vållande parten.

När det sedan gäller motionärens önskemål om att trafikskador som orsakats av bristande vägunderhåll bör ersättas av vägansvarig myndighet genom återkrav från trafikförsäkringsbolagen erinrar utskottet om att tillskapandet av en sådan ordning avvisades under förarbetena till trafikskadelagen. Sålunda uttalade departementschefen att det inte var troligt att en regressmöjlighet mot väghållaren avseende trafikskadeersättning skulle få någon större ekonomisk betydelse och att en sådan möjlighet inte heller torde ha någon avgörande inverkan på vägunderhållets standard (prop. 1975/76:15 s. 88). Utskottet anser för sin del att det inte finns anledning att på nytt aktualisera frågan om väghållares regressansvar för utgiven trafikskadeersättning. I sammanhanget vill utskottet också påpeka att en försumlig väghållare i princip har regressansvar för vad som utgivits från den frivilliga kaskoförsäkringen (se ovan s. 3) samt att det givetvis inte föreligger något hinder mot att enligt vanliga skadeståndsrättsliga regler fordra ersättning av väghållaren.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet bifall till motionsyrkandena 3, 4 och 5.

1988/89:LU29

Vad slutligen gäller de i motionen upptagna frågorna om trafikskadelagens återkravsregler och orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna vill utskottet erinra om att spörsmålen prövats flera gånger tidigare med anledning av bl.a. motioner av samme motionär som står bakom den nu aktuella motionen. Senast prövades frågorna våren 1988 då utskottet som närmare redovisats ovan (s. 5–6) i sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1987/88:32) avstyrkte bifall till det året väckta motioner. Några nya omständigheter som bör föranleda en annan bedömning av frågorna har därefter inte framkommit. Utskottet avstyrker följaktligen bifall också till motionsyrkandena 1, 2 och 6.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motion 1988/89:L625.

Stockholm den 4 april 1989

På lagutskottets vägnar

Rolf Dahlberg

Närvarande: Rolf Dahlberg (m), Lennart Andersson (s), Owe Andréasson (s), Martin Olsson (c), Inger Hestvik (s), Allan Ekström (m), Bengt Kronblad (s), Gunnar Thollander (s), Hans Rosengren (s), Ewy Möller (m), Bengt Harding Olson (fp), Elisabeth Persson (vpk), Lena Boström (s), Maj-Inger Klingvall (s), Lola Björkquist (fp), Karin Starrin (c) och Kent Lundgren (mp).