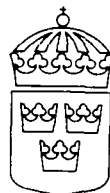


# Regeringens proposition

## 1992/93:8

om den svenska trafikskadelagens  
anpassning till EG:s regelverk m.m.



Prop.  
1992/93:8

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 18 juni 1992.

På regeringens vägnar

*Bengt Westerberg*

*Reidunn Laurén*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas frågan om en anpassning av svensk rätt till tre EG-direktiv om motorfordonsförsäkring. Det föreslås att de regler som direktiven innehåller skall införlivas i svensk rätt genom ändringar i trafikskadelagen.

De ändringar som därvid föreslås innebär i huvudsak att en svensk trafikförsäkring skall täcka även skador som inträffar i ett EES-land och skador som drabbar EES-medborgare under direkt färd mellan två EES-länder samt att den skadelidande i det förstnämnda fallet skall kunna välja om ersättningen skall bestämmas enligt de regler som gäller i Sverige eller enligt de regler som gäller i det land där skadan inträffade.

I propositionen behandlas även tre ytterligare frågor som har aktualiserats oberoende av frågan om EES-avtalet. Den första handlar om självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon. Det föreslås att en självrisk på tio procent av basbeloppet, i dagens läge 3 370 kr, införs på sådan ersättning. Den andra rör försäkringsanstalts återkravs rätt enligt trafikskadelagen avseende ersättning för skador som omfattas av produktansvarslagen. Det föreslås att en försäkringsanstalt som har betalat ut en sådan ersättning skall inträda intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt produktansvarslagen. Den tredje frågan rör jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon och därmed

befordrad egendom. Förslaget i propositionen innebär på den punkten att förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige skall beaktas vid bedömningen av om jämkning skall ske.

Prop. 1992/93:8

De lagändringar som har aktualiserats av EES-avtalet föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer medan de lagändringar som har aktualiserats oberoende av EES-avtalet föreslås träda i kraft den 1 januari 1993.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup> dels att 8, 16, 18 och 20 §§ skall ha nedan angivna lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 8 a §, av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

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 här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogats svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*Trafikskadeersättning utgår i fall som avses i denna lag för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon*

*1. här i landet,*

*2. i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Tyskland eller Österrike,*

*3. under direkt färd mellan två länder som avses i 1 eller 2, om skadan har tillfogats medborgare i ett land som avses i 1 eller 2, samt*

*4. i andra fall, om skadan har tillfogats svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*I fall som avses i första stycket 2 - 4 lämnas trafikskadeersättning dock endast om fordonet var registrerat här i landet eller tillhörde svenska staten.*

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1977:949.

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).

8 a §

*I fråga om trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i Sverige med motordrivet fordon som är hemmahörande i ett land som avses i 8 § första stycket 2 tillämpas på begäran av den skadelidande de regler om ersättning för sådan skada som gäller i det land där fordonet hör hemma.*

*I fråga om trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i ett land som avses i 8 § första stycket 2 med motordrivet fordon som är registrerat här i landet eller tillhör svenska staten tillämpas på begäran av den skadelidande de regler om ersättning för sådan skada som gäller i det land där skadan inträffade.*

16 §<sup>2</sup>

Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då for-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1983:309.

donet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas. *Från ersättning för sakskada skall därvid avräknas ett belopp som svarar mot en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar.*

#### 18 §

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

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

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige och omständigheterna i övrigt.

#### 20 §<sup>3</sup>

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1990:152.

förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

*Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.*

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

---

Denna lag träder i kraft i fråga om 8 § i dess nya lydelse och 8 a § den dag regeringen bestämmer och i övrigt den 1 januari 1993.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 juni 1992.

Närvarande: statsråden B. Westerberg, ordförande, Johansson, Laurén, Olsson, Svensson, af Ugglas, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, Ask

Föredragande: statsrådet Laurén

---

## Proposition om den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m.

### 1 Inledning

Frågan om en närmare anknytning mellan Sverige och EG har varit föremål för diskussioner och överväganden en längre tid. Under år 1990 inleddes formella förhandlingar mellan EFTA-länderna och EG om ett närmare samarbete byggt på ett gemensamt beslutsfattande och gemensamma institutioner inom ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde, EES. Ett avtal om sådant samarbete undertecknades den 2 maj 1992. Avsikten är att avtalet skall träda i kraft vid årsskiftet 1992/93, samtidigt som EG:s inre marknad fullbordas. Målet för ett EES-avtal är att skapa ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde med fri rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital inom hela EG-EFTA-området och att utveckla och bredda samarbetet på angränsande politikområden, såsom miljö, forskning, utbildning och konsumentskydd. Enhetliga regler skall gälla inom hela EG-EFTA-området och basen för EES-avtalet skall vara relevanta delar av EG:s existerande regelverk (*acquis communautaire*). Dessa EG-regler avses alltså på ett eller annat sätt bli gällande också i EFTA-länderna och i relationerna mellan EG och EFTA-länderna.

En ansökan om svenskt medlemskap i EG inlämnades den 1 juli 1991.

Till de regler som enligt det nyss sagda avses bli integrerade i EES-avtalet hör tre av EG:s ministerråd antagna direktiv om ansvarsförsäkring för motorfordon. Direktiven i den engelska originalversionen, jämte en preliminär, inofficiell svensk översättning av direktiven, bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilagorna 1 och 2*.

I en inom Justitiedepartementet upprättad departementspromemoria, Ds 1992:9, Den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m., föreslås att reglerna i direktivet skall införlivas med svensk rätt genom ändringar i trafikskadelagen (1975:1410). I promemorian föreslås dessutom några andra ändringar i trafikskadelagen som har aktualiserats i skilda sammanhang. Promemorian har remissbehandlats. Till protokollet i detta ärende bör fogas dels en sammanfattning av promemorian som *bilaga 3*, dels promemorians lagförslag som *bilaga 4*, dels en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 5*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Justitiedepartementets dnr 92-780).

### Lagrådet

Regeringen beslutade den 27 maj 1992 att inhämta lagrådets yttrande över förslag till ändring i trafikskadelagen.

Lagförslaget bör fogas till protokollet som *bilaga 6*.

Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 7*. Jag har gjort några redaktionella ändringar i det remitterade lagförslaget.

## 2 Allmän motivering

### 2.1 Allmänna utgångspunkter

Trafikskadelagen (1975:1410) innehåller bestämmelser om ett särskilt ersättningssystem för trafikskador. I lagen finns regler dels om obligatorisk trafikförsäkring, dels om ersättning för trafikskada. Lagen är tillämplig i första hand på skadefall som inträffar i Sverige. Den som är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige har emellertid rätt till ersättning också när han skadas utomlands till följd av trafik med ett fordon som är registrerat i Sverige eller tillhör svenska staten.

Trafikskadeområdet har uppmärksammats även inom EG. Ministerrådet har antagit tre direktiv som syftar till att få till stånd ett såvitt möjligt enhetligt system inom gemenskapen för obligatorisk trafikförsäkring, se bilagorna 1 och 2. Jag kommer att behandla direktivens innehåll närmare i det följande.

EES-avtalet aktualiserar frågan om behovet av lagstiftning för att den svenska rätten på trafikskadeområdet skall bringas i överensstämmelse med EG:s motsvarande regler. Frågan har behandlats i departementspromemorian. Liksom de flesta remissinstanserna ansluter jag mig i allt väsentligt till de bedömningar som görs i promemorian och biträder de framlagda förslagen med några smärre



justeringar.

I Justitiedepartementet har i skilda sammanhang aktualiserats andra frågor som har att göra med trafikskadelagen. Tre sådana frågor har tagits upp i departementspromemorian och bör behandlas i förevarande sammanhang. En av dessa frågor gäller ett förslag från trafikförsäkringsföreningen om självrisk på ersättning för sakskada som har orsakats av ett okänt fordon. Vidare har den nya produktansvarslagen (1992:18) aktualiserat frågan om en försäkringsanstalts återkravs rätt i fråga om ersättning som omfattas av produktansvarslagen. Den tredje frågan rör jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon. De nuvarande jämningsreglerna har kritiserats och i promemorian har övervägts om kritiken kan tillgodoses genom en lagändring.

Även i dessa frågor stöds promemorieförslagen av en stor majoritet av remissinstanserna. De bör enligt min mening genomföras.

Vad jag nu har nämnt skall jag behandla närmare i det följande.

Under remissbehandlingen av departementspromemorian har Sveriges Försäkringsförbund, Folksam och Trafikförsäkringsföreningen uttalat önskemål om att trafikskadelagen skall ändras också när det gäller dels ersättning till förare av fordon som är hemmahörande i något annat land, dels möjligheten att träffa avtal med högre självriskbelopp än en tiondedels basbelopp för fysiska personer som driver verksamhet under enskild firma, dels tid för väckande av talan. Dessa spörsmål ligger emellertid vid sidan av de ämnen som har tagits upp i promemorian och kan inte behandlas i detta sammanhang.

I anslutning till förslagen i promemorian har dessutom några remissinstanser föreslagit ändringar som går längre än vad som föranleds av EES-avtalet. Jag vill därför redan nu förutskicka att jag är obenägen att i detta lagstiftningsärende när det gäller frågor som har aktualiserats av EES-avtalet lägga fram förslag som inte motiveras av våra förpliktelser att anpassa den svenska lagstiftningen till EG:s regler.

## 2.2 EG-reglernas införlivande i svensk rätt

**Mitt förslag:** Reglerna i EG-direktiven införlivas i svensk rätt genom ändringar i trafikskadelagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med mitt (se promemorian s. 11 f.)

**Remissinstanserna:** Förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser.

**Skälen för mitt förslag:** I syfte att uppfylla de åtaganden som följer av en närmare svensk anknytning till EG bör reglerna i EG-direktiven

om ansvarsförsäkring för motorfordon införlivas i svensk rätt.

Ett direktiv är inom EG bindande för medlemsländerna på det sättet att dessa är skyldiga att anpassa sin lagstiftning efter direktivet. Hur detta närmare skall gå till överlämnas emellertid åt medlemsländerna att själva avgöra.

Frågor om trafikförsäkring för motorfordon regleras i Sverige av trafikskadelagen (1975:1410). Lagen innehåller en reglering som på de flesta punkter är förenlig med reglerna i EG-direktiven. I några avseenden avviker dock lagens lösning från den som har valts i direktiven.

Med hänsyn till det anförda biträder jag det i promemorian framförda, av samtliga remissinstanser godtagna, förslaget att reglerna i direktivet bör införlivas i svensk rätt genom att trafikskadelagen ändras så att dess regler kommer att uppfylla direktivens krav.

### 2.3 Det första motorfordonsförsäkringsdirektivet

**Mitt förslag:** Trafikskadeersättning skall lämnas för skador som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon i ett EES-land eller åsamkas en medborgare i ett EES-land vid direkt färd mellan två EES-länder, förutsatt att fordonet var registrerat i Sverige eller tillhörde svenska staten.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i stort med mitt (se promemorian s. 13 f.).

**Remissinstanserna:** Förslaget godtas genomgående av remissinstanserna. Någon remissinstans ifrågasätter om inte trafikförsäkringsplikt för släpfordon borde föreskrivas.

**Skälen för mitt förslag:** Avsikten med det första motorfordonsförsäkringsdirektivet är att för trafik med fordon inom EG avskaffa kravet på gröna kort för fordon som normalt är hemmahörande i ett medlemsland.

Med ett grönt kort avses ett internationellt försäkringsbevis som har utfärdats av en nationell försäkringsbyrå enligt rekommendationer av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa. Det s.k. gröna kort-systemet har varit i kraft sedan år 1953 och har till syfte att underlätta och förenkla den mellanstatliga motorfordonstrafiken. Systemet bygger på att ett motordrivet fordon från ett land som omfattas av systemet skall kunna tillfälligt användas i trafik i ett annat land som omfattas av systemet utan att försäkring tecknas i det senare landet. 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 den trafikförsäkringsanstalt i hemlandet som har meddelat trafikförsäkring för fordonet. Gröna kort-systemet har möjliggjorts dels genom att lagstiftningen i de berörda länderna medger att motorfordon som är registrerat eller hemmahörande i något anslutet land får föras in och tillfälligt användas i ett annat anslutet land mot uppvisande av det gröna kortet, dels genom att trafikförsäkringsbyråerna i respektive land har träffat överenskommelse om skadereglering enligt vad som nu har sagts.

Systemet med grönt kort har inom EG betraktats som ett hinder mot den fria rörligheten för fordon och personer. Det första motorfordonsförsäkringsdirektivet går därför, som nämnts, ut på att kravet på grönt kort skall avskaffas när det gäller fordon från ett medlemsland som förs in i ett annat medlemsland. Enligt direktivet kan detta ske genom överenskommelser mellan medlemsländernas trafikförsäkringsbyråer av innebörd att varje byrå garanterar skadereglering enligt det landets trafikförsäkringslagstiftning för skador som orsakas i landet av fordon från ett annat medlemsland. En sådan överenskommelse förutsätter att alla gemenskapens fordon är försäkrade. Direktivet föreskriver därför att varje medlemslands nationella lagstiftning skall innehålla bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring för i landet hemmahörande motordrivna fordon. Denna försäkring skall gälla inom hela gemenskapen.

Medlemsländernas skyldigheter att föreskriva ansvarsförsäkring regleras i artiklarna 3 och 4.

Enligt artikel 3.1 skall medlemsländerna se till att fordon som normalt hör hemma inom landet omfattas av en ansvarsförsäkring. Med fordon avses enligt artikel 1.1 varje slags motordrivet fordon som är avsett för trafik på land, dock inte på skenor, och som drivs med mekanisk kraft. Frågan vilket land ett fordon normalt hör hemma i besvaras i artikel 1.4. I första hand avses det land där fordonet är registrerat (senare ändrat till det land med vars registreringsskylt fordonet är försett). Erfordras inte någon registrering för ett visst slags fordon men skall fordonet i stället vara försett med en försäkringsskylt eller ett märke motsvarande en registreringsskylt, skall fordonet anses höra hemma i det land där försäkringsskylten eller märket har utfärdats. Erfordras varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke, skall fordonet anses höra hemma i det land där den person som omhänderhar fordonet har sin stadigvarande bostad.

För svensk del finns, som redan har nämnts, regler om obligatorisk trafikförsäkring för motordrivna fordon i 2 § trafikskadelagen. Ersättningsansvaret bygger på objektiva grunder. Någon definition av vad som skall förstås med motordrivet fordon ges inte i lagen men begreppet torde få antas ha en innebörd som ligger i linje med den som direktivet utgår ifrån. Den svenska trafikförsäkringsplikten

omfattar till en början motordrivna fordon som är registrerat i Sverige och inte är avställt. I princip gäller att motordrivna fordon med undantag för mopeder är registreringspliktiga samt att registrerings-skyldigt skall utfärdas för fordon som har registrerats (8 och 17 §§ bilregisterkungörelsen, 1972:603). Den svenska trafikförsäkringsplik-ten omfattar vidare annat motordrivna fordon som brukas i trafik här. Denna föreskrift får praktisk betydelse just i fråga om mopeder. Mot bakgrund av det nu anförda delar jag i likhet med remissinstanserna bedömningen i promemorian att det inte finns anledning att anta att någon ändring i trafikskadelagen erfordras för att uppfylla direktivets krav på obligatorisk ansvarsförsäkring.

Nu omfattar direktivet inte bara motorfordon utan också varje släp, oavsett om släpet är tillkopplat eller inte. Detta skulle enligt ordalydelsen betyda att trafikförsäkringsplikt måste föreskrivas också för släpfordon och någon remissinstans har också varit inne på den tanken. Så synes emellertid direktivet inte ha uppfattas av medlems-länderna. Vissa EG-länder föreskriver visserligen försäkringsplikt också för släpfordon men andra medlemsländer, bland dem Danmark, gör det inte.

För svensk del gäller enligt 1 § andra stycket trafikskadelagen att om ett släpfordon har kopplats till ett motordrivna fordon skall lagens regler om skada i följd av trafik med motordrivna fordon tillämpas på fordonskombinationen i dess helhet. Även om ordalagen kan leda i annan riktning innebär bestämmelsen inte att släpfordonet skall ha varit i teknisk mening kopplat till dragfordonet vid skadetillfället för att en skada som orsakas av släpet skall täckas av dragfordonets obligatoriska trafikförsäkring. Sådan ersättning utgår sålunda bl. a. för skador som orsakas av släpfordon som tillfälligtvis har ställts upp på allmän väg eller i en parkeringsficka eller som lossnat under en transport och gett sig iväg på egen hand (jfr Nordenson, Trafik-skadeersättning, s. 89). I promemorian har uttalats att det inte torde finnas anledning att anta annat än att en reglering som den i trafikskadelagen omfattar sådana av släpfordon orsakade skador som faller under direktivet. Denna bedömning har godtagits av det stora flertalet remissinstanser och jag har för egen del inte någon annan uppfattning.

Jag kan följaktligen inte finna att innehållet i artikel 3.1 påkallar någon lagändring från svensk sida. Annorlunda ställer sig saken när det gäller artikel 3.2. Enligt denna artikel skall medlemsländerna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkringsavtalet skall täcka även skador som orsakas i ett annat medlemsland enligt där gällande lag. Vidare skall försäkringen täcka skador som åsamkas medborgare i EG-land 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.

Enligt 8 § trafikskadelagen omfattar lagen bara sådana utlandsskador som drabbar svenska medborgare och den som har hemvist i Sverige. Såsom framhållits i promemorian måste därför lagen ändras i nyss angivna avseenden. Om detta är också remissinstanserna ense. En remissinstans har dock påpekat att promemorians förslag inte begränsar ersättningsrätten till medborgare i EES-länder när det gäller skada som inträffar vid direkt färd mellan två EES-länder. Liksom denna remissinstans anser jag att den svenska lagen bör överensstäm- ma med EG-reglerna i detta avseende. Jag återkommer till dessa regler i avsnitt 2.5.

Reglerna i artikel 3 gäller inte helt undantagslöst utan direktivet ger möjlighet att i viss utsträckning avvika från dem. Detta följer av artikel 4. Ett medlemsland kan till en början undanta vissa fysiska eller juridiska personer; i så fall skall en lista över dem upprättas och sändas till övriga medlemsländer och till kommissionen. Om denna möjlighet utnyttjas, skall medlemslandet i fråga vidta åtgärder för att säkerställa att ersättning för skador som orsakas av sådant fordon i andra medlemsländer betalas.

Trafikskadelagen gör undantag från trafikförsäkringsplikten för staten samt beträffande fordon som har tagits i anspråk av staten enligt förfogandelagstiftning (3 §). För sådana fordon svarar staten enligt 15 § för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits. Det rör sig alltså här om en slags självförsäkrings-situation. Eftersom staten är notoriskt solvent och kan instämmas till domstol torde det inte finnas anledning att i förevarande samman- hang betrakta fordon som tillhör svenska staten på annat sätt än som försäkrade fordon.

Trafikskadelagen ger vidare regeringen möjlighet att från trafikför- säkringsplikt undanta motordrivna fordon som tillhör viss främmande stat (4 § 1). Denna möjlighet har utnyttjats beträffande fordon som tillhör en stat som är bunden av 1959 års europeiska trafikförsäkrings- konvention (9 § trafikförsäkringsförordningen). Fordon som här avses torde inte omfattas av direktivet.

I likhet med bedömningen i promemorian, vilken genomgående godtagits av remissinstanserna, kommer jag alltså till uppfattningen att det inte finns anledning att utnyttja ovannämnda undantag för vissa fysiska eller juridiska personer.

Artikel 4 ger medlemsländerna möjlighet att även i ett annat avseende avvika från kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring, nämligen såvitt gäller vissa slag av motordrivna fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. För svensk del torde denna möjlighet få betydelse när det gäller mopeder. Trafikskadelagen föreskriver visserligen försäkringsplikt för mopeder som brukas här i landet (2 §) men försäkringen gäller inte utlandsskador (8 §). Eftersom EG- direktivet bygger på att en trafikförsäkring som har tecknats i ett

medlemsland skall gälla också i andra medlemsländer instämmer jag, i likhet med praktiskt taget samtliga remissinstanser, i promemorians förslag att mopeder bör föras upp på en sådan undantagslista som avses i artikel 4 i direktivet.

I anslutning till vad jag nu har anfört vill jag erinra om att trafikskadelagen inte är tillämplig på vissa slag av motordrivna fordon (1 §). Till en början är lagen inte tillämplig på motordrivna fordon som är avsett att föras av gående. Vad som därvid avses är motorgräs-klippare, snöplogar, mindre snöslungor, jordfräsar o.l. Trafikskadelagen är inte heller tillämplig på motordrivna fordon när de används för tävling m.m.; då gäller i stället en särskild lag (1976:357) om motortävlingsförsäkring. En tredje kategori fordon som trafikskadelagen inte skall tillämpas på är motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret. De motorredskap som därvid avses är i praktiken arbetsredskap som i stort sett är stationära. Som också har uttalats i promemorian och som det helt övervägande antalet remissinstanser inte har haft någon erinran mot torde EG-direktivets regler, som syftar till en liberalisering av reglerna för personers och motorfordons fria rörlighet mellan olika länder, inte ha bäring på de nu aktuella fordonstyperna. I allt fall rör frågan här endast ett eventuellt uppförande av någon fordons-typ på en undantagslista.

Enligt artikel 2.2 skall bestämmelserna i direktivet, med undantag för artikel 3 och 4, tillämpas först sedan en överenskommelse träffats mellan de nationella trafikförsäkringsbyråerna. Överenskommelsen skall innebära att varje nationell byrå garanterar att byrån i enlighet med den nationella lagstiftningen om obligatorisk trafikförsäkring reglerar skador som orsakas inom landet av fordon som normalt hör hemma i ett annat medlemsland, oavsett om fordonet är försäkrat eller inte. Medlemsländernas trafikförsäkringsbyråer kan träffa motsvarande avtal med trafikförsäkringsbyråer från tredje land (jfr artikel 7.2).

I december 1973 träffade de då nio EG-länderna en överenskommelse som nyss sagts, dels sinsemellan och dels med trafikförsäkringsbyråerna i Sverige, Finland, Norge, Österrike och Schweiz (det s.k. tilläggsavtalet). Med anledning av att Ungern, Tjeckoslovakien och (dåvarande) Tyska Demokratiska Republiken anslöt sig till tilläggsavtalet samt att Grekland, Spanien och Portugal blev medlemmar i EG träffades sedermera nya avtal. Den 15 mars 1991 ersattes alla tidigare avtal av ett nytt garantiavtal mellan samtliga berörda byråer.

Genom de träffade överenskommelserna har till en början artikel 2.1 i direktivet blivit gällande för medlemsländerna. Denna artikel föreskriver att medlemsländerna skall avstå från att kontrollera innehav av trafikförsäkring för fordon som normalt hör hemma i ett

annat medlemsland. Likaså skall medlemsländerna, med undantag för stickprovskontroller, avstå från att kontrollera sådan försäkring beträffande fordon som normalt hör hemma i ett tredje land men som passerar in i ett medlemsland från ett annat medlemsland. Kontrollen skall alltså ske vid EG:s yttergränser.

Den svenska trafikskadelagen bygger som nämnts på att trafikförsäkring skall finnas för motordrivna fordon som är registrerade här i landet eller som brukas i trafik här (2 §). Regeringen får dock föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikt bl.a. för motordrivet fordon som är registrerat eller hemmahörande i viss främmande stat (4 § 1). Med anledning av de åtaganden som den svenska trafikförsäkringsbyrå har gjort genom att ansluta sig till nyssnämnda avtal har regeringen föreskrivit vissa undantag från skyldigheten att hålla svensk trafikförsäkring. Enligt 10 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359) gäller sålunda att fordon från ett antal uppräknade länder får införas till Sverige och tillfälligt användas här i trafik utan svensk trafikförsäkring. I paragrafen uppräknas de flesta av EES-länderna, dock inte alla. Frågan om ändringar och tillägg i den paragrafen bör emellertid anstå till dess att det står klart att den överenskommelse som avses i artikel 2.2 omfattar samtliga EES-länder.

Genom överenskommelser mellan trafikförsäkringsbyråerna blir vidare artiklarna 5 - 7 i direktivet gällande.

Enligt artikel 5 skall medlemsländerna se till att när en skada orsakas i landet av ett fordon som normalt hör hemma i ett annat medlemsland den nationella trafikförsäkringsbyrå inhämtar information om fordonets hemland, registreringsnummer och försäkring samt översänder denna information till trafikförsäkringsbyrå i fordonets hemland. I Sverige torde en ordning som den nu beskrivna tillämpas sedan lång tid tillbaka och jag kan inte se att någon ytterligare åtgärd i detta avseende är erforderlig. Något sådant har inte heller ifrågasatts av remissinstanserna.

Enligt artikel 6 skall medlemsländerna se till att om ett fordon från ett tredje land eller från ett medlemslands territorium utanför Europa förs in i ett medlemsland (i Europa) fordonet omfattas av en ansvarsförsäkring som gäller inom hela det territorium som omfattas av fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen. Ett grönt kort eller ett gränsförsäkringsbevis skall därvid finnas för fordonet (artikel 7.1). För svensk del gäller enligt 12 § trafikförsäkringsförordningen att fordon från ett främmande land, som inte är undantaget från trafikförsäkringsplikt i Sverige, får införas och brukas här endast om ett grönt kort uppvisas eller en gränsförsäkring tecknas. Gränsförsäkringsbeviset skall för närvarande förutom Sverige även omfatta Finland och Norge. Så snart det står klart att den överenskommelse som avses i artikel 2.2 gäller för samtliga EES-länder bör även den sistnämnda bestämmelsen i trafikförsäkringsförordningen

## 2.4 Det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet

**Min bedömning: Inget behov av svensk lagändring.**

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med min (se promemorian s. 18 f.).

**Remissinstanserna:** Bedömningen godtas av samtliga remissinstanser.

**Skälen för min bedömning:** Det första motorfordonsförsäkringsdirektivet lämnar medlemsländerna stor frihet när det gäller omfattningen av den obligatoriska motorfordonsförsäkringen. Föreliggande skillnader i detta avseende har ansetts ha en direkt inverkan på genomförandet av den gemensamma marknaden och dess funktion. I det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet återfinns därför vissa bestämmelser om materiella ersättningsregler vid trafikskador.

Enligt artikel 1.2 i det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet skall den försäkring som avses i artikel 3 i det första motorfordonsförsäkringsdirektivet omfatta såväl sak- som personskada. Försäkringen måste täcka ersättningsbelopp som uppgår till minst 350 000 ECU - ca 2,5 miljoner SEK - för personskada om det finns en skadelidande. Finns det flera skadelidande skall beloppet multipliceras med antalet skadelidande. För sakskada skall försäkringen täcka ersättningsbelopp som uppgår till minst 100 000 ECU - ca 700 000 SEK - för varje skadehändelse oavsett antalet skadelidande. Medlemsländerna har rätt att i stället för nämnda minimibelopp föreskriva ett minimibelopp om 500 000 ECU - ca 3,5 miljoner SEK - för personskador med mer än en skadelidande eller ett minimibelopp om 600 000 ECU - ca 4,2 miljoner SEK - oavsett antalet skadelidande eller skadornas art.

Den svenska trafikskadelagen omfattar såväl sak- som personskada (8 §). För varje skadehändelse uppgår den övre beloppsgården till 300 miljoner kronor (14 §). Någon lagändring i förevarande avseende är därför inte erforderlig.

Artikel 1.4 i direktivet föreskriver att varje land skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för saksador och personskador som orsakas av oidentifierade eller oförsäkrade fordon. Den skadelidande skall ha rätt att vända sig direkt till detta organ och därifrån få ett motiverat besked angående utbetalning av ersättning.

I vissa EG-länder har ett särskilt organ, ofta kallat en garantifond, inrättats medan i andra EG-länder, bland dem Danmark, trafikförsäkringsbyrån fullgör de ifrågakvarande uppgifterna. För svensk del gäller



enligt 16 § andra stycket trafikskadelagen att om ett trafikförsäkringspliktigt fordon saknar trafikförsäkring, samtliga trafikförsäkringsanstalter som har tillstånd att meddela försäkring svarar för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits. Enligt tredje stycket i samma lagrum svarar nämnda försäkringsanstalter även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkring för motordrivna fordon vars identitet inte kan fastställas. Av 30 § trafikskadelagen följer att trafikförsäkringsanstalterna i nu angivna fall företräds av Trafikförsäkringsföreningen. Eftersom Sverige sålunda har auktoriserat ett organ att betala sådan ersättning som avses i artikel 1 i direktivet och till vilket den skadelidande kan vända sig, är någon lagändring i förevarande avseende inte erforderlig. Det kan tilläggas att även Norge och Finland avser att låta sin trafikförsäkringsbyrå fullgöra de uppgifter som ankommer på det här ifrågasvarande organet.

Medlemsländerna får begränsa eller utesluta ersättningen från nämnda organ i ett par avseenden. Till en början får medlemsländerna besluta att ersättning inte skall utgå till personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om organet kan visa att personen i fråga kände till att fordonet var oförsäkrat. Vidare får medlemsländerna begränsa eller utesluta ersättning såvitt gäller sakskador som orsakats av oidentifierade fordon. Slutligen får medlemsländerna tillåta en självrisk på högst 500 ECU - ca 3 500 SEK - i fråga om sakskador som orsakats av oförsäkrade fordon.

I den svenska trafikskadelagen finns för närvarande inga undantag av nu nämnt slag (annat än gentemot den försäkringspliktige själv, se 16 § andra stycket). I det följande (avsnitt 2.6) kommer jag att behandla frågan om att införa en självrisk för skador som orsakas av oidentifierade fordon. I övrigt ger nu berörda bestämmelser i direktivet inte anledning till ändringar i trafikskadelagen.

Direktivet innehåller inga allmänna regler om beräkning av försäkringsersättning, om jämkning vid medvållande eller liknande spörsmål. I dessa avseenden får därför nationell rätt råda. Det betyder bl.a. att hinder inte möter mot de nuvarande bestämmelserna i 9 och 12 §§ trafikskadelagen om trafikskadeersättningens bestämmande och om jämkning. Däremot sätter direktivet upp vissa andra begränsningar i ersättningsmöjligheterna.

Enligt artikel 2.1 får sålunda det förhållandet att fordonet har nyttjats eller förts av personer utan uttryckligt eller underförstått tillstånd därtill, av personer som inte har körkort för fordonet eller av personer som har brutit mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets beskaffenhet i princip inte åberopas mot ersättningskrav från tredje man. Någon sådan möjlighet ger inte heller trafikskadelagen.

Artikel 2.2 ger möjlighet för medlemsländerna att föreskriva att garantifonden eller motsvarande organ under vissa förutsättningar

skall betala ersättning i försäkringsgivarens ställe i fall ett fordon har stulits eller tillgripits med våld. Någon sådan möjlighet innehåller inte trafikskadelagen. Det torde inte heller finnas skäl att nu ändra lagen i det avseendet.

Enligt artikel 3 får familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till någon annan ansvarig person inte på grund av släktskapet undantas från försäkringsskydd för personskador. Så är inte heller fallet enligt trafikskadelagens regler.

Enligt artikel 4 skall föreskriften i artikel 1.4 i första direktivet om att fordonet skall anses höra hemma i det land där det är registrerat ersättas med att fordonet anses höra hemma i det land med vars registreringsskylt fordonet är försett. För svensk del torde följa av föreskrifterna om registreringsskyltar i bilregisterkungörelsen (1972:603) att registrerade fordon skall ha en registreringsskylt och i princip får brukas endast om de är försedda med sådan skylt.

Det anförda betyder att jag, i likhet med remissinstanserna, delar promemorians bedömning att det inte finns något behov av svensk lagändring med anledning av det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet.

## 2.5 Det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet

**Mitt förslag:** För skador som uppkommer i följd av trafik i ett annat EES-land än Sverige med ett motordrivet fordon som är hemmahörande i Sverige skall den skadelidande kunna välja mellan ersättning enligt den svenska trafikskadelagen och ersättning enligt de regler som gäller i det land där skadan inträffade. För skador som uppkommer i följd av trafik i Sverige med ett motordrivet fordon som är hemmahörande i ett annat EES-land skall motsvarande valmöjlighet finnas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med mitt såvitt gäller skador som fordon hemmahörande i Sverige orsakar utomlands men innefattar inte någon motsvarande reglering för skador som i Sverige orsakas av fordon som hör hemma i ett annat EES-land (se promemorian s. 21 f.).

**Remissinstanserna:** Förslaget godtas eller lämnas utan erinran av de flesta remissinstanserna. Ett par remissinstanser anser att motsvarande valmöjlighet bör gälla i fråga om skador som i Sverige orsakas av fordon som hör hemma i ett annat EES-land. En remissinstans ifrågasätter om direktivet syftar på annat än sådana maximibeloppsbegränsningar som berörs i det andra direktivet. Ett par remissinstanser hävdar att direktivet enbart tar sikte på den skadelidandes rätt att få sin ersättning baserad på det ansvarsbelopp av två som är

högst. En remissinstans anser att det bör införas en lagregel om att trafikförsäkringsföreningen alltid svarar primärt vid sidan av trafikförsäkringsanstalt i förhållande till den skadelidande.

**Skälen för mitt förslag:** Det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet kompletterar de två tidigare i vissa avseenden, bl.a. vad gäller skyddet för tredje man.

Enligt artikel 1 skall trafikförsäkringen täcka personskada hos alla passagerare utom föraren. Detta krav är för svensk del uppfyllt genom bestämmelsen i 9 § trafikskadelagen som anger att trafikskadeersättning utgår såväl till föraren som till passagerarna.

En remissinstans har varit inne på tanken att artikel 1 anger den krets av skadelidande, nämligen passagerare utom föraren, som fortsättningsvis berörs av det tredje direktivet. Detta torde vara en missuppfattning. I direktivets preambel anförs att det i vissa medlemsländer finns luckor i den obligatoriska ansvarsförsäkringens omfattning beträffande passagerare i motorfordon och att sådana luckor bör fyllas för att skydda denna särskilt sårbara grupp av skadelidande. Jag uppfattar direktivet så att det är detta som kommer till uttryck i artikel 1.

Enligt artikel 2 i direktivet skall medlemsländerna se till att trafikförsäkringen för samma premie täcker gemenskapens hela territorium och på grundval av denna enda premie tillförsäkrar det skydd som krävs i varje medlemsland enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs enligt lagstiftningen i det medlemsland där fordonet normalt hör hemma, om detta skydd är högre. Ett fordonets trafikförsäkring skall alltså ge skydd för skador som fordonet orsakar i ett annat medlemsland inte bara enligt där gällande lag (artikel 3 i det första motorfordonsförsäkringsdirektivet) utan också enligt fordonets hemlands lag, om det skyddet är högre.

Det resonemang som förs i promemorian utgår från att med "skydd", ("cover" i den engelska texten) avses ersättningssystem. Denna bedömning godtas också av det helt övervägande antalet remissinstanser, däribland de juridiska fakultetsstyrelserna vid universiteten i Stockholm och Uppsala samt Försäkringsjuridiska föreningen. Ett par remissinstanser sätter emellertid i fråga om inte direktivet har en snävare innebörd och bara tar sikte på de begränsningar i fråga om ansvarsbelopp som kan vara föreskrivna i nationella regelsystem.

För egen del instämmer jag i den bedömning som kommer till uttryck i promemorian. Jag kan också nämna att det i Finland har utarbetats ett lagförslag som, enligt uppgift från vederbörande departement i Finland, utgår från samma uppfattning som redovisas i promemorian. I Danmark och Norge avses frågan lösas genom föreskrifter vilka ännu inte är utarbetade.

I många fall torde det inte vara några problem att avgöra vilket av

två ersättningssystem som är mest fördelaktigt för den skadelidande. Det kan dock förekomma situationer där det ena systemet är mera fördelaktigt i ett visst avseende och det andra i ett annat. I sådana fall kan det slutliga resultatet bli beroende på hur den skadelidande lägger upp sin talan. I promemorian har föreslagits en ordning som innebär att det läggs i den skadelidandes hand att själv välja om ersättningen skall bestämmas enligt hemlandets regler eller enligt reglerna i det land där skadan inträffade. Flertalet remissinstanser har biträtt promemorians uppfattning att en sådan ordning framstår som lämplig och okomplicerad för att tillgodose direktivets krav. Enligt uppgift bygger också det finska förslaget, även om det inte uttryckligen framgår av ordalydelsen, på tanken att det är den skadelidande som ytterst får välja ersättningssystem. För egen del anser jag också i denna del att promemorians lösning bör följas.

Denna tar sikte på det fallet att skadan inträffar i ett annat EES-land. Det torde emellertid finnas skäl att ha en motsvarande lösning för det fall att en trafikskada inträffar i Sverige i följd av trafik med ett fordon som är hemmahörande i ett annat EES-land. I så fall bör den skadelidande i Sverige ha möjlighet att välja det andra landets ersättningssystem, om detta skulle ge ett bättre utfall än det svenska. Jag förordar därför att trafikskadelagen kompletteras med en regel också för denna situation.

Enligt artikel 3 i det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet får medlemsländerna inte tillåta att garantifonden eller motsvarande organ ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala. Trafikskadelagen ger inte heller möjlighet att ställa sådana krav.

Enligt artikel 4 skall medlemsländerna vidta åtgärder för att se till att om det uppkommer en tvist mellan garantifonden eller motsvarande organ och en försäkringsgivare om vem som skall betala ersättning för en skada, endera skall vara skyldig att i första hand utge sådan ersättning. I avsnitt 2.2 har föreslagits att detta organ för svensk del skall vara Trafikförsäkringsföreningen, som redan enligt nuvarande regler (16 och 30 §§ trafikskadelagen) fyller den funktion som ankommer på en garantifond eller motsvarande. Sedan länge har därvid gällt att i händelse av tvist mellan föreningen och en trafikförsäkringsanstalt om vem som rätteligen är betalningsskyldig föreningen primärt svarar för att den skadelidande får ersättning utan dröjsmål. Frågan om vem som slutligt skall stå för ersättningen får därefter lösas mellan föreningen och anstalten. Med hänsyn till det nu anförda och då något krav i EG-direktivet på att nämnda princip skall komma till uttryck i lagstiftning inte kan anses föreligga, erfordras inte någon ytterligare åtgärd från svensk sida för att uppfylla artikeln. En remissinstans har fört fram tanken att en lagregel ändå skulle kunna fylla en viss funktion. I linje med vad som uttalats i promemorian,

vilket godtagits av det helt övervägande antalet remissinstanser, finner jag för egen del inte skäl att föreslå någon lagreglering i förevarande avseende.

Enligt artikel 5 skall medlemsländerna vidta nödvändiga åtgärder för att parter som blir inblandade i trafikolyckor omgående skall kunna få vetskap om vilka försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för de berörda fordonen. Sådant informationsutbyte torde vara regel för svensk del. Artikel 5 behöver därför inte föranleda någon tillkommande åtgärd.

## 2.6 Självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon

**Mitt förslag:** En självrisk på tio procent av basbeloppet, i dagens läge 3 370 kr, införs vid ersättning för en sakskada som har vållats av ett okänt fordon.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med mitt (se promemorian s. 23 f.).

**Remissinstanserna:** Förslaget godtas genomgående av remissinstanserna.

**Skälen för mitt förslag:** Som nämnts under avsnitt 2.4 ger det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet (artikel 1.4) medlemsländerna rätt att begränsa eller utesluta ersättning för sakskada som orsakas av ett okänt fordon. Samtliga EG-länder torde på ett eller annat sätt ha utnyttjat denna regel. Också i EFTA-länderna har motsvarande begränsningar regelmässigt föreskrivits.

I flertalet EG-länder, bland dem Danmark, utgår över huvud taget inte någon ersättning ur den obligatoriska trafikförsäkringen för saksador som orsakas av okända fordon. I de EG-länder där sådan ersättning utgår görs avdrag för ett självriskbelopp på ersättningen. Enligt tillgängliga uppgifter uppgick avdraget för år 1989 till (motsvarande) 1 900 kr i Storbritannien, 650 kr i Nederländerna, 2 000 kr i Frankrike (ersättning utgår dock bara under särskilda förhållanden) och 3 600 kr i Tyskland (vissa inskränkningar i ersättningsrätten).

I de flesta EFTA-länder, bland dem Finland, utgår inte heller någon ersättning ur den obligatoriska trafikförsäkringen för saksador som vållas av okända fordon. Ett undantag är Norge men ersättning utgår där bara för skada på fast egendom. Ett annat undantag är Schweiz som utger ersättning med avdrag för ett självriskbelopp, vilket år 1989 uppgick till motsvarande 4 200 kr.

Till skillnad från vad som gäller i dessa länder ersätter den svenska trafikskadelagen fullt ut och utan självriskavdrag sakskada som vållats av okänt fordon. Varje år görs i Sverige cirka 50 000 anmälningar

om sakskador orsakade av okända fordon. Skadekostnaderna överstiger 100 miljoner kronor.

Redan det förhållandet att den svenska regleringen i förevarande avseende avviker från den som gäller i med Sverige jämförliga länder kan ge anledning till frågan om inte trafikskadelagen borde ändras, närmast så att den ger möjlighet till viss självrisk i här aktuella fall. Framställningar med sådan innebörd har vid flera tillfällen gjorts av Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen har därvid bl.a. satt i fråga om det är rimligt att använda icke obetydliga administrativa resurser hos försäkringsanstalterna till reglering av småskador. Dessa resurser kunde enligt trafikförsäkringsföreningen hellre satsas på trafikens personskadeoffer. Föreningen har även anfört att de svårigheter i bevisningshänseende som ofta föreligger leder till bedömningar som blir schablonmässiga och inte sällan inrymmer ett mått av slumpmässighet. Exempelvis kan frågan om full eller jämkad ersättning skall utgå många gånger bli beroende av om den skadelidande har med någon passagerare som kan verifiera den skadelidandes uppgifter om bilens skick före skadehändelsen.

Trafikförsäkringsföreningen har i sina framställningar även anfört att resurser hos polismyndigheterna skulle kunna frigöras och användas på bättre sätt om en självrisk införs, eftersom antalet skadeanmälningar till polismyndigheterna därmed kan antas bli färre.

Självrisk är numera allmänt förekommande i skilda försäkringsformer. Enligt försäkringsavtalen gäller ofta särskilda villkor om självrisk som innebär att försäkringstagaren får svara för en viss del av skadan. Också vid exempelvis ersättning enligt brottsskadelagen (1978:413) avräknas ett självriskbelopp vid sakskada. Sådana självrisker har ett dubbelt syfte. Det ena är att påverka försäkringstagaren så att han eller hon så långt som möjligt undviker att skador uppkommer. Det andra är att inbespara försäkringsgivarna kostnader för reglering av skador på endast mindre belopp. Dessa skäl torde ha fog för sig också när det gäller den obligatoriska trafikförsäkringen.

Med hänvisning till det nu anförda har i promemorian föreslagits att en självrisk införs även på det nu aktuella området. Flertalet remissinstanser har uttryckligen ställt sig bakom förslaget och ingen remissinstans har motsatt sig det. Jag har för egen del ingen annan uppfattning utan förordar att en självrisk införs.

Det bör understrykas att en självrisk som här avses inte blir tillämplig på personskador utan endast på sakskador. Det bör också framhållas att en ordning med självrisk för sakskador givetvis inte utesluter möjligheten för en fordonsägare att genom frivilliga försäkringar, närmast vagnskadeförsäkring, få ersättning också för sådana småskador som här diskuteras.

Om en självrisk i förevarande sammanhang skall fylla någon

funktion måste två grundförutsättningar uppfyllas. Den ena är att självriskbeloppet ligger på en nivå som överstiger kostnaden för att åtgärda rena småskador. Den andra är att bedömningen av om så är fallet kan göras med en rimlig grad av säkerhet av en "vanlig" fordonsägare. Om den administrativa apparaten ändå regelmässigt måste kopplas in för att bedöma om ersättningen för en skada ligger över eller under självriskbeloppet är nämligen inte mycket vunnet. Det självriskavdrag som är föreskrivet i 3 § brottsskadeförordningen (1978:653), två och en halv procent av ett basbelopp eller drygt 800 kronor i dagens läge, torde därför vara för lågt i förevarande sammanhang.

I promemorian har föreslagit en självrisk på tio procent av basbeloppet, i dagens läge 3 370 kronor. Enligt beräkningar som trafikförsäkringsföreningen har gjort skulle skadekostnaderna för föreningen med en sådan självrisk minska med cirka 60 miljoner kronor. Den föreslagna självrisknivån har genomgående godtagits av remissinstanser.

Det nämnda självriskbeloppet ligger på en medelnivå i jämförelse med de ovan angivna nivåer som gäller i andra länder. Det överensstämmer också med den självrisknivå som föreskrivs i 21 § trafikskadelagen. Det lagrummet innehåller en bestämmelse om rätt för försäkringsgivaren att återkräva utgiven trafikskadeersättning från försäkringstagaren. Återkravsrätten mot fysisk person är dock begränsad till en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år skadehändelsen inträffar.

Mot bakgrund av det anförda föreslår jag att det införs en självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon med en tiondedel av nämnda basbelopp. Det motsvarar i dagens läge 3 370 kronor.

## 2.7 Trafikförsäkringsanstalts återkravs rätt

**Mitt förslag:** En försäkringsanstalt som har betalat trafikskadeersättning för en skada som omfattas av produktansvarslagen inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med mitt (se promemorian s. 25 f.).

**Remissinstanserna:** Förslaget tillstyrks av en majoritet av remissinstanserna. Två remissinstanser ifrågasätter lämpligheten av att införa en sådan ordning medan några andra remissinstanser anser att en regressregel borde sträcka sig längre än till att avse enbart produktansvarslagen.

**Skälen för mitt förslag:** Den nyligen beslutade produktansvarslagen (se prop. 1990/91:197, 1991/92:LU14, rskr. 78, SFS 1992:18) aktualiserar en fråga angående reglerna om trafikförsäkringsanstalts återkravs rätt.

Trafikskadelagens regler om återkravs rätt bygger på principen att trafikskadorna så långt möjligt skall bäras av trafikförsäkringstagar-kollektivet, dvs. motorfordonsägarna (se Nordenson, Trafikskadeersättning, s. 300 f). Riskfördelningssynpunkter och preventionssynpunkter har dock motiverat vissa undantag från principen.

I 20 § första stycket trafikskadelagen föreskrivs sålunda att försäkringsanstalten inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren, om en skada för vilken trafikskadeersättning har utgått har vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom vårdslöshet av en förare som har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Paragrafens andra stycke innehåller regler om rätt för försäkringsanstalten till återkrav från den som är ansvarig enligt järnvägstrafiklagen (1985:192). Enligt 25 § första stycket trafikskadelagen får den som på grund av ansvarighet för skada enligt 20 § har utgett ersättning till försäkringsanstalt kräva ersättningen åter efter vad som är skäligt från annan som också är ansvarig för skadan enligt 20 §. Av 26 § framgår slutligen att återkravsreglerna är tvingande till försäkringstagarens förmån.

Den 17 december 1991 antog riksdagen en ny produktansvarslag, som skall träda i kraft den 1 januari 1993. Genom lagen införlivas reglerna i ett EG-direktiv (85/374/EEC) om produktansvar med svensk rätt. Huvuddragen i lagen är följande.

Lagen innehåller regler om strikt skadeståndsansvar för skador som en produkt orsakar på grund av en säkerhetsbrist, dvs. därför att den inte är så säker som skäligen kunnat förväntas. Med produkter avses lösa saker. En produkt som har infogats i eller på annat sätt blivit en beståndsdel i någon annan lös egendom eller i fast egendom anses enligt lagen alltså utgöra en produkt för sig. Skadeståndsskyldigheten omfattar ersättning för personskador och skador på konsumentegendom.

Skadeståndsskyldiga är i första hand den som har tillverkat den skadegörande produkten och, i fråga om en importerad produkt, den som har importerat produkten. Även den som har marknadsfört produkten som sin genom att förse den med sitt namn eller varumärke eller något annat särskiljande kännetecken är strikt ansvarig jämte tillverkaren och importören. Om det inte framgår av en produkt vem som har tillverkat eller importerat den, är var och en som har tillhandahållit den skadegörande produkten ansvarig, såvida han inte pekar ut någon i ett tidigare led i distributionskedjan som ansvarig för produkten.

Ansaret enligt produktansvarslagen är begränsat till skador som



orsakas av sådana produkter som tillverkas eller tillhandahålls inom ramen för en näringsverksamhet.

I förarbetena till produktansvarslagen (se Ds 1989:79 s. 79 och prop. 1990/91:197 s. 20 f) diskuterades frågan huruvida den nya lagen borde omfatta skadeståndsansvar för trafikskador. Svaret på frågan blev slutligen att något undantag för trafikskador inte skulle göras. Skälet till detta var främst - förutom anpassningen till EG:s regler - att det ansågs önskvärt att principen om tillverkarens produktansvar skulle slå igenom även inom transportområdet. I propositionen citerade departementschefen ett uttalande av en remissinstans, som ansåg att det talar starkt mot ett undantag att biltillverkaren, som genom produktsäkerhetsinsatser kan förhindra trafikskador, i så fall befrias från kostnadsansvar för dessa.

De nuvarande regressreglerna i trafikskadelagen, som har utformats utan att produktansvaret har beaktats särskilt, synes emellertid inte vara anpassade till önskemålet att skyldigheten att ersätta produktskador i slutändan skall ligga hos den som är ansvarig enligt produktansvarslagen. Bestämmelserna i 20 § trafikskadelagen tillåter nämligen inte - utanför järnvägstrafiklagens tillämpningsområde - att en försäkringsanstalt som har betalat trafikskadeersättning kräver ersättningen åter från den som är skadeståndsskyldig för skadan enligt regler om strikt ansvar. Att enligt 26 § ersättning får krävas åter på grund av åtagande av annan än försäkringstagaren torde sakna praktisk betydelse i sammanhanget. De nuvarande reglerna i trafikskadelagen leder således till att ansvaret för sådana trafikskador som faller inom trafikskadelagens tillämpningsområde stannar på trafikförsäkringsanstalten, även om någon annan är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen.

I promemorian har föreslagits att trafikskadelagen ändras så att en trafikförsäkringsanstalt som har betalat trafikskadeersättning får en återkravs rätt mot den som är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen. Detta förslag har godtagits av majoriteten av remissinstanserna, däribland försäkringsbranschen. Från bl.a. bilindustrins sida har man dock ställt sig tveksamma till om det är lämpligt att ha en regressmöjlighet. För egen del gör jag följande bedömning.

Som framgår av det tidigare anförda är det bl.a. riskfördelnings- och preventionssynpunkter som har motiverat att produktansvarslagen omfattar trafikskador. Tanken synes vara att trafikskador som beror på säkerhetsbrister hos fordon eller andra produkter slutligen bör bäras av produktens tillverkare eller importör snarare än av trafikförsäkringstagarkollektivet. En förutsättning för att dessa synpunkter skall slå igenom i praktiken är att trafikskadelagens regressregler inte hindrar att skadeståndsskyldigheten enligt produktansvarslagen kan göras gällande av en försäkringsanstalt som har betalat trafikskadeersättning. Om man, som jag, anser att principen om tillverkarens

produktansvar skall slå igenom inom trafikskadelagens tillämpningsområde måste därför den lagens regressregler ändras. Något skäl som talar emot en sådan ordning kan jag inte se. Jag förordar följaktligen att trafikskadelagen ändras så att en trafikförsäkringsanstalt som har betalat trafikskadeersättning får en återkravs rätt mot den som är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen.

En fråga som då inställer sig är huruvida regressrätten bör gälla i förhållande till alla de personkategorier som kan bli ansvariga enligt produktansvarslagen. Som har nämnts i det föregående föreskriver lagen att produktansvaret kan åvila fyra olika kategorier, nämligen tillverkaren, importören, den som marknadsför produkten som sin och slutligen den som tillhandahåller en anonym produkt.

Risikfördelnings- och preventionsresonemangen har i första hand tagit sikte på tillverkare och importörer av motorfordon. Att de bör vara regressansvariga enligt trafikskadelagen torde stå utom tvivel. När det gäller motorfordon torde de andra två kategorierna av ansvariga sakna betydelse.

Det är emellertid att märka att det strikta ansvaret enligt produktansvarslagen omfattar inte bara färdiga slutprodukter utan även t.ex. komponenter och ingredienser i färdiga produkter. Sådana "delprodukter" behandlas som särskilda produkter vid tillämpningen av produktansvarslagen och kan föranleda ansvar för sina tillverkare, importörer och andra leverantörer. I fråga om trafikskador kan skador orsakade av reservdelar också ha sitt särskilda intresse.

När produkter av nu nämnda slag orsakar skador kan det vara av värde att ansvaret åvilar även andra än tillverkare och importörer. Ansvarsreglerna i produktansvarslagen är utformade så att det är de som kan påverka produkternas säkerhet som skall vara skadeståndsskyldiga. Intresset av att skadeståndsansvaret åvilar den som har möjlighet att förebygga skador talar således för att regress tillåts mot alla som är ansvariga enligt produktansvarslagen. När det gäller den som levererar en anonym produkt medför bestämmelsen i produktansvarslagen att leverantören får ett intresse av att efterforska ansvariga i tidigare distributionsled. Det saknas anledning att försvaga denna effekt genom att inte tillåta regress mot leverantören från en trafikförsäkringsanstalt.

Min slutsats av det anförda är att trafikförsäkringsanstalterna bör ha regressrätt mot alla som kan vara ansvariga enligt produktansvarslagen. Detta stämmer överens med vad som uttalats i promemorian.

En annan fråga som kan ställas är om regressrätten bör begränsas till det produktansvar som regleras i produktansvarslagen. Utanför den lagens tillämpningsområde faller t.ex. skador på annan egendom än konsumentegendom. Ett par remissinstanser har menat att det finns anledning att vidga perspektivet och införa regressmöjlighet också exempelvis mot den som står ansvar enligt miljöskadelagen (1986:

225). I så fall aktualiseras emellertid en revision av trafikskadelagens regressregler som ligger långt utanför den lagändring som produktansvarslagen påkallar och som inte lämpligen bör övervägas inom ramen för detta lagstiftningsärende. Jag är därför inte i detta sammanhang beredd att föreslå någon sådan mera vidgad regressrätt.

Som jag ser det kan en regel om regressrätt för trafikförsäkringsanstalterna mot den produktansvarige lämpligen utformas efter mönster av de nuvarande bestämmelserna i 20 § första stycket trafikskadelagen. Innebörden skulle då vara att en försäkringsanstalt som har betalat trafikskadeersättning inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av den som är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen. Av 25 § följer att den som har betalat skadestånd enligt denna regel i sin tur har regressrätt mot andra som också är ansvariga för skadan enligt 20 §.

## 2.8 Jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon

**Mitt förslag:** När man tar ställning till om jämkning skall ske av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon eller därmed befördrad egendom skall hänsyn även tas till om den skadeståndsskyldige har en ansvarsförsäkring eller inte.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med mitt (se promemorian s. 29 f.).

**Remissinstanserna:** Förslaget godtas av de flesta remissinstanserna. En remissinstans vill bibehålla den nuvarande ordningen eller i vart fall inte införa nya regler utan grundligare utredning medan ett par remissinstanser ifrågasätter om inte jämkning bör kunna ske även om den skadeståndsskyldige inte har någon ansvarsförsäkring.

**Skälen för förslaget:** Trafikskadelagen innebär att trafikförsäkringen har ett objektivt ansvar för person- och saksador som tillfogas utomstående när fordonet är i trafik. Under förarbetena till trafikskadelagen uppkom frågan vilken betydelse detta kunde ha när det gällde att utforma regler om utomståendes ersättningsansvar för skada på fordonet. Departementschefen gav därvid uttryck för uppfattningen att de föreslagna reglerna om rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund innebar att biltrafiken belastades med ett strikt ansvar och att det då framstod som följdriktigt att jämkning skulle kunna ske av ägares, brukares och förarens krav på ersättning av en utomstående för sakskada oavsett vållande på deras sida eller bristfällighet hos fordonet (se prop. 1975/76:15 s. 84 och 201). Departementschefen förordade därför att skadestånd med anledning av skada på motorfordon eller därmed befördrad egendom skulle jämkas efter vad som var skäligt

med hänsyn till omständigheterna. I 18 § andra stycket trafikskadelagen finns en regel som är utformad i enlighet med det nyss anförda.

Frågan om den närmare innebörden av denna regel har prövats i ett par avgöranden av Högsta domstolen. I NJA 1985 s. 309 var fråga om en bil som hade skadats vid en sammanstötning med en cyklist som var ensam vållande till sammanstötningen. Högsta domstolen uttalade att det vid tillämpning av nyssnämnda regel framstår som rimligt att skadeståndet jämkas till hälften när den utomstående är ensam vållande och särskilda omständigheter inte talar för något annat, såsom att vållandet är ringa eller mera allvarligt. I NJA 1987 s. 749 var fråga om en skada på en bil som hade uppkommit vid sammanstötning med en s.k. hjullastare, vars förare var ensam vållande till sammanstötningen. Högsta domstolen anförde att även andra omständigheter än att vållandet är ringa eller mera allvarligt kan vara grund för att avvika från den i 1985 års avgörande antagna principen om jämkning till hälften. Hänsyn bör sålunda, enligt Högsta domstolen, kunna tas även till den relativa trafikfarlighet som utmärker det skadevållande fordonet. I det aktuella fallet tillerkändes bilisten ett till tre fjärdedelar jämkat skadestånd. I NJA 1990 s. 569 var fråga om en sammanstötning mellan två bilar vilken hade föranletts av en grop i en väg. Staten som väghållare ansågs vållande genom att underlåta att med varningsskyltar eller på annat lämpligt sätt uppmana till särskild försiktighet vid förande av fordon på det berörda vägavsnittet. I frågan om statens skadeståndsansvar fann Högsta domstolen inte skäl att frångå den i 1985 års avgörande uttalade huvudprincipen om jämkning av skadeståndet till hälften.

Det är allmänt omvitnat att motorfordonsägare vars fordon skadas i fall som de nyss beskrivna har svårt att förstå och acceptera att deras rätt till skadestånd skall jämkas när de inte själva på något sätt varit oaktsamma. Också i doktrinen har saken diskuterats ingående, se senast Hellner i Juridisk Tidskrift nr 2 1991/92 s. 267 ff.

Som har framhållits i många sammanhang kommer regler om skadestånd att i ett praktiskt perspektiv ofta handla om vad som kan utgå ur en föreliggande försäkring. I den situationen att en utomstående vållar en skada på ett motordrivet fordon och vederbörande har en ansvarsförsäkring torde det vara svårt att finna några skäl som talar emot att skadan, om fordonsägaren, brukaren eller föraren inte själv har varit på något sätt oaktsam, ersätts fullt ut.

Mot bakgrund härav har i promemorian föreslagits att frågan om jämkning med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på egendom som befordras med ett motordrivet fordon skall vara beroende bl. a. av försäkringsförhållandena. I den mån en föreliggande ansvarsförsäkring ger utrymme att betala fullt skadestånd till en bilägare som inte på något sätt har varit medvållande till en sammanstötning med exempelvis en cyklist bör alltså ojämkat skadestånd

kunna tillerkännas bilisten.

Med endast ett undantag har remissinstanserna ställt sig bakom uppfattningen att man bör ändra trafikskadelagens reglering så långt. Däremot har ett par remissinstanser ifrågasatt om en ändring inte bör gå längre och öppna en möjlighet att underlåta jämkning även i de fall där den skadeståndsskyldige inte har någon ansvarsförsäkring. Frågan hur trafikansvaret bör förhålla sig till det allmänna vållandeansvaret inrymmer emellertid många komplicerade inslag som kräver överväganden av ett slag inte låter sig göras i detta sammanhang. I likhet med flertalet remissinstanser anser jag för min del att det framstår som lämpligt att nu genomföra den ändring som har förts fram i promemorian.

Jag förordar därför att reglerna om jämkning ändras på så sätt att de ger utrymme för att beakta förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige.

Vid tillämpning av den förevarande bestämmelsen bör staten och andra självförsäkrade organ jämföras med den som omfattas av en ansvarsförsäkring.

## 2.9 Kostnader och resursbehov

Den föreslagna utvidgningen av trafikskadelagens tillämpningsområde leder till att staten formellt sett får ett större ansvar för skador som staten tillhöriga fordon orsakar utomlands. I praktiken torde detta dock inte leda till annat än försumbara kostnadsökningar för det allmänna. Mot detta skall ställas de besparingar för det allmänna som kan påräknas genom den föreslagna självriskan. Vid sådana skador där kostnaden för att åtgärda skadan beräknas understiga självriskan finns det sålunda skäl att anta att antalet polisanmälningar komma att minska. Polismyndigheternas arbete med rapportskrivning, besiktning av skadade fordon m.m. torde därmed komma att minska, vilket i någon mån kan frigöra resurser inom polisen. Sammantaget torde det inte finnas anledning att räkna med att de föreslagna lagändringarna leder till några kostnadsökningar för det allmänna.

Vad gäller kostnader för försäkringsbranschen kan en viss ökning bli aktuell i och med att utlandsskador kommer att ersättas i större omfattning än tidigare. Branschen kommer å andra sidan att göra besparingar genom den föreslagna självriskan. Det torde inte vara möjligt att i dagens läge ha någon helt bestämd uppfattning om eventuella kostnadshöjningar men det torde i allt fall inte finnas anledning att räkna med några mera betydande sådana.

## 2.10 Ikraftträdande m.m.

Det kan inte uteslutas att EES-avtalet kommer att träda i kraft senare

än den 1 januari 1993. Regeringen bör därför få bestämma när de nya reglerna i 8 § samt 8 a § skall träda i kraft. De nya reglerna i 16, 18 och 20 §§ bör träda i kraft så snart som möjligt.

Några övergångsbestämmelser torde inte behövas.

### 3 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag har anfört har inom justitiedepartementet upprättats förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), *bilaga 6*.

*Lagrådet* har granskat lagförslaget.

### 4 Specialmotivering

#### 8 §

*Trafikskadeersättning utgår i fall som avses i denna lag för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon*

*1. här i landet,*

*2. i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Tyskland eller Österrike,*

*3. under direkt färd mellan två länder som avses i 1 eller 2, om skadan har tillfogats medborgare i ett land som avses i 1 eller 2, samt*

*4. i andra fall, om skadan har tillfogats svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*I fall som avses i första stycket 2 - 4 lämnas trafikskadeersättning dock endast om fordonet var registrerat här i landet eller tillhörde svenska staten.*

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).

Paragrafen innehåller allmänna bestämmelser om i vilka fall trafikskadeersättning utgår.

#### Första och andra styckena

Enligt *första stycket* utgår trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon. Reglerna om trafikskadeersättning är generellt tillämpliga på skadefall som inträffar i Sverige. I begränsad omfattning gäller reglerna emellertid också i fråga om skador som uppkommer i följd av trafik utomlands. Regleringen under 2 och 3, som är en nyhet, innebär att trafikskadeersättning utgår för skador i följd av trafik i samtliga EES-länder samt, i fall då skadan drabbar medborgare i EES-land, under direkt färd mellan dessa länder eller mellan Sverige och ett sådant

land. Regleringen under 4 innebär att svenska medborgare och den som har hemvist i Sverige även i andra fall än som avses i 1 - 3 är berättigad till trafikskadeersättning. En förutsättning härför är dock, liksom i fallen 2 och 3, att skadan uppkommit i följd av trafik med ett i Sverige registrerat motordrivet fordon eller ett svenska staten tillhörigt sådant fordon. Detta följer av *andra stycket*.

#### 8 a §

*I fråga om trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i Sverige med motordrivet fordon som är hemmahörande i ett land som avses i 8 § första stycket 2 tillämpas på begäran av den skadelidande de regler om ersättning för sådan skada som gäller i det land där fordonet hör hemma.*

*I fråga om trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i ett land som avses i 8 § första stycket 2 med motordrivet fordon som är registrerat här i landet eller tillhör svenska staten tillämpas på begäran av den skadelidande de regler om ersättning för sådan skada som gäller i det land där skadan inträffade.*

Paragrafen, som är ny, innehåller regler om rätt för den skadelidande att i vissa fall begära att ersättningen skall utges med tillämpning av andra regler än den svenska trafikskadelagens.

*Första stycket* tar sikte på det fallet att ett EES-fordon som inte är hemmahörande i Sverige förorsakar en skada i Sverige. Enligt 8 § gäller att trafikskadeersättning i sådant fall utgår enligt trafikskadelagen. Bestämmelsen i förevarande stycke innebär att den skadelidande kan begära att i stället reglerna i det land där fordonet hör hemma skall tillämpas.

Frågan var ett fordon är hemmahörande behandlas inte i lagtexten. Avsikten är att bedömningen skall knyta an till den definition som finns i det första motorfordonsförsäkringsdirektivet (se avsnitt 3.1).

*Andra stycket* rör den omvända situationen, nämligen att ett fordon som är registrerat i Sverige eller som tillhör svenska staten orsakar skada i ett annat EES-land. Också i detta fall gäller enligt 8 § att trafikskadeersättning utgår enligt trafikskadelagen. Bestämmelsen i förevarande stycke innebär att den skadelidande kan begära att i stället reglerna i det land där skadan inträffade skall tillämpas.

Om den skadelidande begär att reglerna i ett annat land än Sverige skall tillämpas, innebär detta att såväl frågan om förutsättningarna för ersättningsrätt som frågorna om ersättningens storlek och eventuell nedsättning skall prövas enligt det andra landets regler. Vidare måste valet i sin helhet ta sikte på det landets regler. Den skadelidande kan alltså inte kräva att en del av ersättningen bestäms enligt svenska regler och en annan del enligt utländska regler.

Det bör observeras att den skadelidandes valfrihet bara omfattar fall då skadan inträffat i ett EES-land. I de skadefall som avses i 8 §

## 16 §

Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas. *Från ersättning för sakskada skall därvid avräknas ett belopp som svarar mot en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om trafikskadeersättning beträffande skador som orsakas av oförsäkrade eller oidentifierade fordon.

## Tredje stycket

Det inträffar inte sällan att ett motordrivet fordon orsakar en person- eller en sakskada men efter olyckan förs från platsen och inte kan identifieras. Den skadelidande vet då inte från vilken försäkringsanstalt som han skall begära ersättning. För denna typ av fall gäller att samtliga trafikförsäkringsanstalter svarar solidariskt för ersättningen. Enligt den nu tillagda *andra meningen* gäller dock en viss begränsning i ersättningsrätten. Begränsningen, som bara gäller saksador, innebär att ett självriskavdrag med en tiondedel av basbeloppet skall göras på trafikskadeersättningen. Det betyder att det inte lämnas någon ersättning alls, om skadan understiger självriskbeloppet. Om skadan överstiger självriskbeloppet, görs ett avdrag på ersättningen som svarar mot självriskbeloppet.

## 18 §

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

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik



eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige och omständigheterna i övrigt.

Prop. 1992/93:8

Paragrafen som reglerar förhållandet mellan skadestånd och trafikskadeersättning gör för vissa fall inskränkningar i rätten till skadestånd för trafikskada.

#### Andra stycket

Bestämmelsen innehåller en regel om jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon eller på därmed befordrad egendom. De nu tillagda orden ger utrymme för att tillerkänna en motorfordonsägare, vars fordon skadats av någon utomstående som är ensamt vållande till skadan, full ersättning om den skadeståndsskyldige har en ansvarsförsäkring. Däremot bör de inte påverka bedömningen i de fall där vållande vid förandet av fordonet eller bristfällighet på detta har medverkat till skadan. Detsamma gäller i fall då den skadeståndsskyldige saknar en ansvarsförsäkring eller då en föreliggande försäkring av någon anledning inte täcker den aktuella situationen. Då bör frågan om jämkning liksom hittills bli beroende enbart av omständigheterna i övrigt.

Skulle en föreliggande ansvarsförsäkring i ett visst fall inte räcka till torde det ligga mest i linje med bestämmelsens ändamål att behandla det överskjutande skadeståndet som om ansvarsförsäkring inte finns.

Har skadan vållats av staten eller något annat organ som bör betraktas som självförsäkrat, torde det framstå som mest följdriktigt att behandla dessa som om de hade en ansvarsförsäkring.

#### 20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

*Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.*

Ar järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Paragrafen innehåller bestämmelser om rätt till återkrav mot den som enligt skadeståndsrättsliga regler ansvarar för en trafikskada för vilken trafikskadeersättning har betalats.

## Andra stycket

Bestämmelsen i andra stycket, som är ny, handlar om rätt till återkrav mot den som är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen. På motsvarande sätt som i första stycket har återkravsrätten i andra stycket utformats som en subrogationsrätt. Försäkringsanstalten inträder således i den skadelidandes rätt och kan inte kräva mer än vad den skadelidande själv hade kunnat göra, om han hade vänt sig direkt mot den skadeståndsskyldige. Det innebär bl.a. att den regressansvarige kan göra samma invändningar mot återkravet som han skulle ha kunnat göra mot den skadelidandes krav på skadestånd (se Nordenson, Trafikskadeersättning, s.306 ff).

Återkravsrätten enligt andra stycket är begränsad till det strikta ansvaret enligt produktansvarslagen. De skadetyper som kan omfattas av regressansvaret är dels personskador, dels skador på egendom som till sin typ vanligen är avsedd för enskilt ändamål, om den skadelidande vid tiden för skadan använde egendomen huvudsakligen för sådant ändamål. I fråga om sakskador gäller dessutom att ett belopp om 3 500 kr skall avräknas från ersättningen. Andra slag av produktskador, som alltså inte omfattas av ansvaret enligt produktansvarslagen, medför inte rätt till återkrav enligt andra stycket.

Endast den som är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen kan bli regressansvarig. Att en regressansvarig i sin tur kan rikta ett återkrav mot någon annan som också ansvarar för skadan enligt produktansvarslagen framgår av 25 § förevarande lag.

## 5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

## 6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden har lagt fram.

**COUNCIL DIRECTIVE**  
of 24 April 1972

**on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (72/166/EEC)**

**THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,**

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 100 thereof;

Having regard to the proposal from the Commission;

Having regard to the Opinion of the European Parliament;

Having regard to the Opinion of the Economic and Social Committee;

Whereas the objective of the Treaty is to create a common market which is basically similar to a domestic market, and whereas one of the essential conditions for achieving this is to bring about the free movement of goods and persons:

Whereas the only purpose of frontier controls of compulsory insurance cover against civil liability in respect of the use of motor vehicles is to safeguard the interests of persons who may be the victims of accidents caused by such vehicles; whereas the existence of such frontier controls results from disparities between national requirements in this field;

Whereas these disparities are such as may impede the free movement of motor vehicles and persons within the Community; whereas, consequently, they have a direct effect on the establishment and functioning of the common market:

Whereas the Commission Recommendation of 21 June 1968 on control by customs of travellers crossing intra-Community frontiers calls upon Member States to carry out controls on travellers and their motor vehicles only under exceptional circumstances and to remove the physical barriers at customs posts;

Whereas it is desirable that the inhabitants of the Member States should become more fully aware of the reality of the common market and that to this end measures should be taken further to liberalize the rules regarding the movement of persons and motor vehicles travelling between Member States; whereas the need for such measures has been repeatedly emphasized by members of the European Parliament;

Whereas such relaxation of the rules relating to the movement of travellers constitutes another step towards the mutual opening of their markets by Member States and the creation of conditions similar to those of a domestic market;

Whereas the abolition of checks on green cards for vehicles normally based in a Member State entering the territory of another Member State can be effected by means of an agreement between the six national insurers' bureaux, whereby each national bureau would guarantee compensation in accordance with the provisions of national law in respect of any loss or injury giving entitlement to compensation caused in its territory by one of those vehicles, whether or not insured.

Whereas such a guarantee presupposes that all Community motor vehicles travelling in Community territory are covered by insurance; whereas the national law of each Member State should, therefore, provide for the compulsory insurance of vehicles against civil liability, the insurance to be valid throughout Community territory; whereas such national law may nevertheless provide for exemptions for certain persons and for certain types of vehicles;

Whereas the system provided for in this Directive could be extended to vehicles normally based in the territory of any third country in respect of which the national bureaux of the six Member States have concluded a similar agreement;

## HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

### *Article 1*

For the purposes of this Directive:

1. 'vehicle' means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled;

2. 'injured party' means any person entitled to compensation in respect of any loss or injury caused by vehicles;

3. 'national insurers' bureau' means a professional organization which is constituted in accordance with Recommendation No 5 adopted on 25 January 1949 by the Road Transport Sub-committee of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe and which groups together insurance undertakings which, in a State, are authorized to conduct the business of motor vehicle insurance against civil liability;

4. 'territory in which the vehicle is normally based' means

- the territory of the State in which the vehicle is registered; or
- in cases where no registration is required for a type of vehicle but the vehicle bears an insurance plate, or a distinguishing sign analogous to the registration plate, the territory of the State in which the insurance plate or the sign is issued; or
- in cases where neither registration plate nor insurance plate nor

distinguishing sign is required for certain types of vehicle, the territory of the State in which the person who has custody of the vehicle is permanently resident;

5. 'green card' means an international certificate of insurance issued on behalf of a national bureau in accordance with Recommendation No 5 adopted on 25 January 1949 by the Road Transport Subcommittee of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe.

### *Article 2*

1. Member States shall refrain from making checks on insurance against civil liability in respect of vehicles normally based in the territory of another Member State.

Likewise, Member States shall refrain from making such insurance checks on vehicles normally based in the territory of a third country entering their territory from the territory of another Member State. Member States may, however carry out random checks.

2. As regards vehicles normally based in the territory of a Member State, the provisions of this Directive, with the exception of Articles 3 and 4, shall take effect:

- after an agreement has been concluded between the six national insurers' bureaux under the terms of which each national bureau guarantees the settlement, in accordance with the provisions of its own national law on compulsory insurance, of claims in respect of accidents occurring in its territory caused by vehicles normally based in the territory of another Member State, whether or not such vehicles are insured;

- from the date fixed by the Commission, upon its having ascertained in close cooperation with the Member States that such an agreement has been concluded;

- for the duration of that agreement.

### *Article 3*

1. Each Member State shall, subject to Article 4, take all appropriate measures to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance. The extent of the liability covered and the terms and conditions of the cover shall be determined on the basis of these measures.

2. Each Member State shall take all appropriate measures to ensure that the contract of insurance also covers:

- according to the law in force in other Member States, any loss or injury which is caused in the territory of those States;

- any loss or injury suffered by national of Member States during

a direct journey between two territories in which the Treaty establishing the European Economic Community is in force, if there is no national insurers' bureau responsible for the territory which is being crossed; in that case, the loss or injury shall be covered in accordance with the internal laws on compulsory insurance in force in the Member State in whose territory the vehicle is normally based.

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

#### *Article 4*

A Member State may act in derogation of Article 3 in respect of:

- (a) certain natural or legal persons, public or private; the list of such persons shall be drawn up by the State concerned and communicated to the other Member States and to the Commission.

A Member State so derogating shall take the appropriate measures to ensure that compensation is paid in respect of any loss or injury caused in the territory of other Member States by vehicles belonging to such persons. It shall in particular designate an authority or body in the country where the loss or injury occurs responsible for compensating injured parties in accordance with the laws of that State in cases where the procedure provided for in the first indent of Article 2 (2) is not applicable. It shall notify the other Member States and the Commission of the measures taken;

- (b) certain types of vehicle or certain vehicles having a special plate; the list of such types or of such vehicles shall be drawn up by the State concerned and communicated to the other Member States and to the Commission.

In that case, the other Member States shall retain the right to require, on entry into their territory of such a vehicle, that the person having custody thereof be in possession of a valid green card or that he conclude a frontier insurance contract complying with the requirements of the Member State concerned.

#### *Article 5*

Each Member State shall ensure that, where an accident is caused in its territory by a vehicle normally based in the territory of another Member State, the national insurers' bureau shall, without prejudice to the obligation referred to in the first indent of Article 2 (2), obtain information:

- as to the territory in which the vehicle is normally based, and as to its registration mark, if any;

- in so far as is possible, as to the details of the insurance of the vehicle, as they normally appear on the green card, which are in the possession of the person having custody of the vehicle, to the extent that these details are required by the Member State in whose territory the vehicle is normally based.

Each Member State shall also ensure that the bureau communicates this information to the national insurers' bureau of the State in whose territory the vehicle is normally based.

#### *Article 6*

Each Member State shall take all appropriate measures to ensure that vehicles normally based in the territory of a third country or in the non-European territory of a Member State entering the territory in which the Treaty establishing the European Economic Community is in force shall not be used in its territory unless any loss or injury caused by those vehicles is covered, in accordance with the requirements of the laws of the various Member States on compulsory insurance against civil liability in respect of the use of vehicles, throughout the territory in which the Treaty establishing the European Economic Community is in force.

#### *Article 7*

1. Every vehicle normally based in the territory of a third country or in the non-European territory of a Member State must, before entering the territory in which the Treaty establishing the European Economic Community is in force, be provided either with a valid green card or with a certificate of frontier insurance establishing that the vehicle is insured in accordance with Article 6.

2. However, vehicles normally based in a third country shall be treated as vehicles normally based in the Community if the national bureaux of all the Member States severally guarantee, each in accordance with the provisions of its own national law on compulsory insurance, settlement of claims in respect of accidents occurring in their territory caused by such vehicles.

3. Upon having ascertained, in close cooperation with the Member States, that the obligations referred to in the preceding paragraph have been assumed, the Commission shall fix the date from which and the types of vehicles for which Member States shall no longer require production of the documents referred to in paragraph 1.

*Article 8*

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

Member States shall, not later than 31 December 1973, bring into force the measures necessary to comply with this Directive and shall forthwith inform the Commission thereof.

*Article 9*

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, 24 April 1972.

*For the Council*

The President

G. Thorn



COUNCIL DIRECTIVE  
of 19 December 1972

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

amending Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability  
(72/430/EEC)

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty Concerning the Accession of new Member States to the European Economic Community and to the European Atomic Community,<sup>1</sup> signed at Brussels, on 22 January 1972, and in particular Article 153 of the Act annexed thereto;

Having regard to the proposal from the Commission;

Whereas following the enlargement of the Community the number of national bureaux taken into account in Council Directive 72/166<sup>2</sup> of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability is increased from six to nine, necessitating an adjustment to that Directive;

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

*Article 1*

Council Directive 72/166 shall be amended as follows: The following shall be substituted for the wording of Article 2,<sup>3</sup> first indent:

'after an agreement has been concluded between the nine national insurers' bureaux under the terms of which each national bureau guarantees the settlement, in accordance with the provisions of national law on compulsory insurance, of claims in respect of accidents occurring in its territory, caused by vehicles normally based in the territory of a another Member State, whether or not such vehicles are insured;

---

<sup>1</sup> OJ No L 73, 27.3.1972, p. 1.

<sup>2</sup> OJ No L 103, 2.5.1972, p. 1.

<sup>3</sup> OJ No L 103, 2.5.1972, p. 1.

*Article 2*

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

**This Directive shall enter into force on the Accession of the new Member States to the European Communities.**

**This Directive is addressed to the Member States.**

**Done at Brussels, 19 December 1972.**

*For the Council*  
*The President*  
**T. Westerterp**

## SECOND COUNCIL DIRECTIVE

of 30 December 1983

on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (84/5/EEC)

## THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 100 thereof.

Having regard to the proposal from the Commission <sup>4</sup>,

Having regard to the opinion of the European Parliament<sup>5</sup>

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee<sup>6</sup>

Whereas, by Council Directive 72/166/EEC<sup>7</sup>, as amended by Directive 72/430/EEC<sup>8</sup>, the Council approximated the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability;

Whereas Article 3 of Directive 72/166/EEC requires each Member State to take all appropriate measures to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance; whereas the extent of the liability covered and the terms and conditions of the insurance cover are to be determined on the basis of those measures;

Whereas, however, major disparities continue to exist between the laws of the different Member States concerning the extent of this obligation of insurance cover; whereas these disparities have a direct effect upon the establishment and the operation of the common market;

Whereas, in particular, the extension of the obligation of insurance cover to include liability incurred in respect of damage to property is justified;

<sup>4</sup> OJ No C 214, 21.8.1980, p. 9 and OJ No C 78, 30.3.1982, p. 17.

<sup>5</sup> OJ No C 287, 9.11.1981, p. 44.

<sup>6</sup> OJ No C 138, 9.6.1981, p. 15.

<sup>7</sup> OJ No L 103, 2.5.1972, p. 2.

<sup>8</sup> OJ No L 291, 28.12.1972, p. 162.

Whereas the amounts in respect of which insurance is compulsory must in any event guarantee victims adequate compensation irrespective of the Member State in which the accident occurred;

Whereas it is necessary to make provision for a body to guarantee that the victim will not remain without compensation where the vehicle which caused the accident is uninsured or unidentified; whereas it is important, without amending the provisions applied by the Member States with regard to the subsidiary or non-subsidiary nature of the compensation paid by that body and to the rules applicable with regard to subrogation, to provide that the victim of such an accident should be able to apply directly to that body as a first point of contact; whereas, however, Member States should be given the possibility of applying certain limited exclusions as regards the payment of compensation by that body and of providing that compensation for damage to property caused by an unidentified vehicle may be limited or excluded in view of the danger of fraud;

Whereas it is in the interest of victims that the effects of certain exclusion clauses be limited to the relationship between the insurer and the person responsible for the accident; whereas, however, in the case of vehicles stolen or obtained by violence, Member States may specify that compensation will be payable by the abovementioned body;

Whereas in order to alleviate the financial burden on that body, Member States may make provision for the application of certain excesses where the body provides compensation for damage to property caused by uninsured vehicles or, where appropriate, vehicles stolen or obtained by violence;

Whereas the members of the family of the insured person, driver or any other person liable should be afforded protection comparable to that of other third parties, in any event in respect of their personal injuries;

Whereas the abolition of checks on insurance is conditional on the granting by the national insurers bureau of the host country of a guarantee of compensation for damage caused by vehicles normally based in another Member State; whereas the most convenient criterion for determining whether a vehicle is normally based in a given Member State is the bearing of a registration plate of the State; whereas the first indent of Article 1 (4) of Directive 72/166/EEC should therefore be amended to that effect;

Whereas, in view of the situation in certain Member States at the outset as regards on the one hand the minimum amounts, and on the other hand the cover and the excesses applicable by the abovementioned body in respect of damage to property, provision should be made for transitional measures concerning the gradual implementation in those Member States of the provisions of the Directive concerning

minimum amounts and compensation for damage to property by that body.

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

## HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

### *Article 1*

1. The insurance referred to in Article 3 (1) of Directive 72/166/EEC shall cover compulsorily both damage to property and personal injuries.

2. Without prejudice to any higher guarantees which Member States may lay down, each Member State shall require that the amounts for which such insurance is compulsory are at least:

- in the case of personal injury, 350 000 ECU where there is only one victim; where more than one victim is involved in a single claim, this amount shall be multiplied by the number of victims.

- in the case of damage to property 100 000 ECU per claim, whatever the number of victims.

Member States may, in place of the above minimum amounts, provide for a minimum amount of 500 000 ECU for personal injury where more than one victim is involved in a single claim or, in the case of personal injury and damage to property, a minimum overall amount of 600 000 ECU per claim whatever the number of victims or the nature of the damage.

3. For the purposes of this Directive, 'ECU' means the unit of account as defined in Article 1 of Regulation (EEC) No 3180/78 ('). The conversion value in national currency to be adopted for successive four-year periods from 1 January of the first year of each period shall be that obtaining on the last day of the preceding September for which ECU conversion values are available in all the Community currencies. The first period shall begin on 1 January 1984.

4. Each Member State shall set up or authorize a body with the task of providing compensation, at least up to the limits of the insurance obligation for damage to property or personal injuries caused by an unidentified vehicle or a vehicle for which the insurance obligation provided for in paragraph 1 has not been satisfied. This provision shall be without prejudice to the right of the Member States to regard compensation by that body as subsidiary or non-subsidiary and the right to make provision for the settlement of claims between that body and the person or persons responsible for the accident and other insurers or social security bodies required to compensate the victim in respect of the same accident.

The victim may in any case apply directly to the body which, on the basis of information provided at its request by the victim, shall be obliged to give him a reasoned reply regarding the payment of any compensation.

However, Member States may exclude the payment of compensation by

that body in respect of persons who voluntarily entered the vehicle which caused the damage or injury when the body can prove that they knew it was uninsured.

Member States may limit or exclude the payment of compensation by that body in the event of damage to property by an unidentified vehicle.

They may also authorize, in the case of damage to property caused by an uninsured vehicle an excess of not more than 500 ECU for which the victim may be responsible.

Furthermore, each Member State shall apply its laws, regulations and administrative provisions to the payment of compensation by this body, without prejudice to any other practice which is more favourable to the victim.

## *Article 2*

1. Each Member State shall take the necessary measures to ensure that any statutory provision or any contractual clause contained in an insurance policy issued in accordance with Article 3 (1) of Directive 72/166/EEC, which excludes from insurance the use or driving of vehicles by:

- persons who do not have express or implied authorization thereto, or
- persons who do not hold a licence permitting them to drive the vehicle concerned, or

- persons who are in breach of the statutory technical requirements concerning the condition and safety of the vehicle concerned,

shall, for the purposes of Article 3 (1) of Directive 72/166/EEC, be deemed to be void in respect of claims by third parties who have been victims of an accident.

However the provision or clause referred to in the first indent may be invoked against persons who voluntarily entered the vehicle which caused the damage or injury, when the insurer can prove that they knew the vehicle was stolen.

Member States shall have the option - in the case of accidents occurring on their territory - of not applying the provision in the first subparagraph if and in so far as the victim may obtain compensation for the damage suffered from a social security body.

2. In the case of vehicles stolen or obtained by violence. Member States may lay down that the body specified in Article 1 (4) will pay compensation instead of the insurer under the conditions set out in paragraph 1 of this Article; where the vehicle is normally based in another Member State, that body can make no claim against any body in that Member State.

The Member States which, in the case of vehicles stolen or obtained by violence, provide that the body referred to in Article 1 (4) shall pay compensation, may fix in respect of damage to property an excess of not more than 250 ECU for which the victim may be responsible.

### *Article 3*

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

The members of the family of the insured person, driver or any other person who is liable under civil law in the event of an accident, and whose liability is covered by the insurance referred to in Article 1 (1) shall not be excluded from insurance in respect of their personal injuries by virtue of that relationship.

### *Article 4*

The first indent of Article 1 (4) of Directive 72/166/EEC shall be replaced by the following:

- the territory of the State of which the vehicle bears a registration plate, or'.

### *Article 5*

1. Member States shall amend their national provisions to comply with this Directive not later than 31 December 1987. They shall forthwith inform the Commission thereof.

2. The provisions thus amended shall be applied not later than 31 December 1988.

3. Notwithstanding paragraph 2:

(a) the Hellenic Republic shall have a period until 31 December 1995 in which to increase guarantees to the levels required by Article 1 (2). If it avails itself of this option the guarantee must reach, by reference to the amounts laid down in that Article:

- more than 16 % not later than 31 December 1988,
- 31 % not later than 31 December 1992;

(b) the other Member States shall have a period until 31 December 1990 in which to increase guarantees to the levels required by Article 1 (2). Member States which avail themselves of this option must, by the date indicated in paragraph 1, increase guarantees by at least half the difference between the guarantees in force on 1 January 1984 and the amounts laid down in Article 1 (2).

4. Notwithstanding paragraph 2:

(a) the Italian Republic may provide that the excess laid down in the fifth subparagraph of Article 1 (4) shall be 1 000 ECU until 31 December 1990;

(b) the Hellenic Republic and Ireland may provide that:

- compensation by the body referred to in Article 1 (4) for damage to property shall be excluded until 31 December 1992,
- the excess referred to in the fifth subparagraph of Article 1 (4) and the excess referred to in the second subparagraph of Article 2 (2) shall be 1 500 ECU until 31 December 1995.

*Article 6*

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

1. Not later than 31 December 1989 the Commission shall present to the Council a report on the situation in the Member States benefiting from the transitional measures provided for in Article 5 (3) (a) and (4) (b) and shall, where appropriate, submit proposals to review these measures in the light of developments.

2. Not later than 31 December 1993 the Commission shall present to the Council a progress report on the implementation of this Directive and shall, where appropriate, submit proposals in particular as regards adjustment of the amounts laid down in Article 1 (2) and (4).

*Article 7*

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels 30 December 1983.

*For the Council*

The President

G. VARFIS

COUNCIL



THIRD COUNCIL DIRECTIVE  
of 14 May 1990

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

on the approximation of the laws of the Member States relating to  
insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles  
(90/232/EEC)

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic  
Community, and in particular Article 100a thereof.

Having regard to the proposal from the Commission<sup>9</sup>,

In cooperation with the European Parliament<sup>10</sup>,

Having regard to the opinion of the Economic and Social Commit-  
tee<sup>11</sup>,

Whereas, by Directive 72/166/EEC<sup>12</sup>, as last amended by Directive  
84/5/EEC<sup>13</sup>, the Council adopted provisions on the approximation of  
the laws of the Member States relating to insurance against civil  
liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement  
of the obligation to insure against such liability;

Whereas Article 3 of Directive 72/166/EEC requires each Member  
State to take all appropriate measures to ensure that civil liability in  
respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered  
by insurance; whereas the extent of the liability covered and the terms  
and conditions of the insurance cover should be determined on the  
basis of those measures;

Whereas Directive 84/5/EEC, as amended by the Act of Accession  
of Spain and Portugal, reduced considerably the disparities between  
the level and content of compulsory civil liability insurance in the  
Member States; whereas significant disparities still exist, however, in  
such insurance cover;

Whereas motor vehicle accident victims should be guaranteed com-  
parable treatment irrespective of where in the Community accidents  
occur;

Whereas there are, in particular, gaps in the compulsory insurance  
cover of motor vehicle passengers in certain Member States; whereas,

<sup>9</sup>OJ No C 16, 20.1.1989, p. 12.

<sup>10</sup>OJ No C 304, 4.12.1989, p. 41 and OJ No C 113, 7.5.1990.

<sup>11</sup>OJ No C 159, 26.6.1989, p. 7

<sup>12</sup>OJ No L 103, 2.5.1972, p. 1.

<sup>13</sup>OJ No L 8, 11.1.1984, p. 17.

to protect this particularly vulnerable category of potential victims, such gaps should be filled;

Whereas any uncertainty concerning the application of the first indent of Article 3 (2) of Directive 72/166/EEC should be removed; whereas all compulsory motor insurance policies must cover the entire territory of the Community;

Whereas in the interests of the party insured, every insurance policy should, moreover, guarantee for a single premium, in each Member State, the cover required by its law or the cover required by the law of the Member State where the vehicle is normally based, when that cover is higher;

Whereas Article 1 (4) of Directive 84/5/EEC requires each Member State to set up or authorize a body to compensate the victims of accidents caused by uninsured or unidentified vehicles; whereas, however, the said provision is without prejudice to the right of the Member States to regard compensation by this body as subsidiary or non-subsidiary;

Whereas, however, in the case of an accident caused by an uninsured vehicle, the victim is required in certain Member States to prove that the party liable is unable or refuses to pay compensation before he can claim on the body; whereas this body is better placed than the victim to bring an action against the party liable; whereas, therefore; this body should be prevented from being able to require that the victim, if he is to be compensated, should establish that the party liable is unable or refuses to pay;

Whereas, in the event of a dispute between the body referred to above and a civil liability insurer as to which of them should compensate the victim of an accident, Member States, to avoid any delay in the payment of compensation to the victim, should ensure that one of these parties is designated to be responsible in the first instance for paying compensation pending resolution of the dispute;

Whereas motor vehicle accident victims sometimes have difficulties in finding out the name of the insurance undertaking covering the liability arising out of the use of a motor vehicle involved in an accident; whereas, in the interests of such victims, Member States should take the necessary measures to ensure that such information is made available promptly;

Whereas the previous two Directives on civil liability in respect of motor vehicles should, in view of all these considerations, be supplemented in a uniform manner;

Whereas such an addition, which leads to greater protection for the parties insured and for the victims of accidents, will facilitate still further the crossing of internal Community frontiers and hence the establishment and functioning of the internal market; whereas, therefore, a high level of consumer protection should be taken as a

basis;

Whereas, under the terms of Article 8c of the Treaty, account should be taken of the extent of the effort which must be made by certain economies which show differences in development; whereas certain Member States should, therefore, be granted transitional arrangements so that certain provisions of this Directive may be implemented gradually,

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

*Article 1*

Without prejudice to the second subparagraph of Article 2 (1) of Directive 84/5/EEC, the insurance referred to in Article 3 (1) of Directive 72/166/EEC shall cover liability for personal injuries to all passengers, other than the driver, arising out of the use of a vehicle.

For the purposes of this Directive, the meaning of the term 'vehicle' is as defined in Article 1 of Directive 72/166/EEC.

*Article 2*

Member States shall take the necessary steps to ensure that all compulsory insurance policies against civil liability arising out of the use of vehicles:

- cover, on the basis of a single premium, the entire territory of the Community, and
- guarantee, on the basis of the same single premium, in each Member State, the cover required by its law or the cover required by the law of the Member State where the vehicle is normally based when that cover is higher.

*Article 3*

The following sentence shall be added to the first subparagraph of Article 1 (4) of Council Directive 84/5/EEC:

'However, Member States may not allow the body to make the payment of compensation conditional on the victim's establishing in any way that the person liable is unable or refuses to pay.'

*Article 4*

In the event of a dispute between the body referred to in Article 1 (4) of Directive 84/5/EEC and the civil liability insurer as to which must compensate the victim, the Member States shall take the appropriate measures so that one of these parties is designated to be responsible

in the first instance for paying compensation to the victim without delay.

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 1

If it is ultimately decided that the other party should have paid all or part of the compensation, that other party shall reimburse accordingly the party which has paid.

#### *Article 5*

1. Member States shall adopt the necessary measures to ensure that the parties involved in a road traffic accident are able to ascertain promptly the identity of the insurance undertaking covering the liability arising out of the use of any motor vehicle involved in the accident.

2. Not later than 31 December 1995, the Commission shall present to the European Parliament and the Council a report on the implementation of paragraph 1 of this Article.

Where necessary, the Commission shall submit appropriate proposals to the Council.

#### *Article 6*

1. Member States shall take the measures necessary to comply with this Directive not later than 31 December 1992. They shall forthwith inform the Commission thereof.

2. By way of exception from paragraph 1:

- the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain and the Portuguese Republic have until 31 December 1995 to comply with Article 1 and 2,

- Ireland shall have until 31 December 1998 to comply with Article 1 as regards pillion passengers of motorcycles and until 31 December 1995 to comply with Article 1 as regards other vehicles and to comply with Article 2.

#### *Article 7*

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, 14 May 1990.

*For the Council*  
The President  
D.J.O'MALLEY

## RÅDETS DIREKTIV

av den 24 april 1972

om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar rörande ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

(72/166/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 100 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

Syftet med fördraget är att skapa en gemensam marknad som väsentligen överensstämmer med en hemmamarknad. En viktig förutsättning för att uppnå detta är att åstadkomma fri rörlighet för varor och personer.

Det enda syftet med gränskontroll av obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon är att ge skydd åt de personer som kan drabbas av skador orsakade av sådana fordon. Gränskontroller äger rum på grund av skillnader i ländernas bestämmelser på detta område.

Dessa skillnader är sådana att de kan verka hämmande för den fria rörligheten inom gemenskapen för motorfordon och personer. Därmed har de också en direkt inverkan på genomförandet av den gemensamma marknaden och dess funktion.

Kommissionens rekommendation av den 21 juni 1968 om tullkontroll av resenärer som passerar gränser inom gemenskapen innebär att medlemsstaterna skall utföra kontroll av resenärer och deras motorfordon endast under exceptionella förhållanden samt avlägsna fysiska hinder vid tullstationer.

Det är önskvärt att invånarna i medlemsstaterna i större utsträckning blir medvetna om den gemensamma marknadens existens och att det därför bör vidtas ytterligare åtgärder för att liberalisera regler för personers och motorfordons fria rörlighet mellan medlemsstaterna. Behovet av sådana åtgärder har upprepade gånger understrukits av medlemmar i Europaparlamentet.

Sådana lättnader i reglerna för resenärers rörlighet utgör ytterligare ett steg i riktning mot ett ömsesidigt öppnande av medlemsstaternas marknader och för tillskapandet av förhållanden liknande dem som gäller för en hemmamarknad.

Kontroll av gröna kort för fordon, som är normalt hemmahörande i en medlemsstat och som passerar in på en annan medlemsstats territorium, kan avskaffas genom en överenskommelse mellan de sex nationella försäkringsbyråerna, varigenom varje försäkringsbyrå garanterar ersättning enligt den nationella lagstiftningen för förlust eller skada som berättigar till ersättning och som orsakats inom dess territorium av ett sådant fordon, oavsett om detta är försäkrat eller ej.

En sådan överenskommelse om garanti förutsätter att alla motorfordon som är hemmahörande i gemenskapen och som färdas inom gemenskapens territorium är försäkrade. Varje medlemsstats nationella lagstiftning bör därför innehålla bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon. Denna försäkring skall gälla inom hela gemenskapen. Den nationella lagstiftningen kan emellertid göra undantag för särskilda personer och särskilda slag av fordon.

Det regelsystem som ställs upp i detta direktiv bör även kunna omfatta fordon som är normalt hemmahörande i ett tredje land med vilket de nationella byråerna i de sex medlemsstaterna träffar en motsvarande överenskommelse.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

### *Artikel 1*

I detta direktiv avses med

1. *fordon* varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat,

2. *skadelidande* personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon,

3. *nationell försäkringsbyrå* en branschorganisation som bildats enligt rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa och som inom ett land omfattar försäkringsföretag som har auktorisation avseende ansvarsförsäkring för motorfordon,

4. *territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande*  
- den stats territorium där fordonet är registrerat, eller  
- i de fall där registrering inte krävs för ett visst slags fordon men fordonet skall vara försedd med en försäkringsskylt eller ett märke motsvarande en registreringsskylt, den stats territorium där försäkringsskylten eller märket utfärdas, eller

- i de fall där varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs för särskilda slags fordon, den stats territorium inom vilket den person som omhänderhar fordonet har sin stadigvarande bostad,

5. *grönt kort* ett internationellt försäkringsbevis utfärdat av en

nationell försäkringsbyrå enligt rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas Ekonomiska kommission för Europa.

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 2

### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterna skall avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium.

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. Medlemsstaterna får emellertid göra stickprovskontroller.

2. För fordon som är normalt hemmahörande inom en medlemsstats territorium skall bestämmelserna i detta direktiv, med undantag av artiklarna 3 och 4, tillämpas

- efter det att en överenskommelse träffats mellan de sex nationella försäkringsbyråerna enligt vilken varje nationell byrå garanterar att det i överensstämmelse med dess nationella lagstiftning om obligatorisk försäkring sker skadereglering avseende olyckshändelser inom dess territorium orsakade av fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium, oavsett om sådana fordon är försäkrade eller ej,

- från det datum som fastställs av kommissionen, sedan denna i nära samarbete med medlemsstaterna förvärvat sig om att en sådan överenskommelse träffats,

- under den tid överenskommelsen gäller.

### *Artikel 3*

1. Om inte annat följer av artikel 4 skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

2. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkringsavtalet skall täcka även

- förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium, enligt där gällande lag,

- förlust eller skada som åsamkas medborgare i medlemsstaterna vid direkt färd mellan två territorier i vilka fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen gäller, om det inte finns någon nationell försäkringsbyrå som är ansvarig för det territorium som passerar; i ett sådant fall skall förlusten eller skadan täckas enligt den

#### *Artikel 4*

En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för

a) särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata; en lista över sådana personer skall upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen;

en medlemsstat som förordnar om undantag från artikel 3 skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att tillförsäkra utbetalning av ersättning för sådan förlust eller skada som orsakats inom en annan medlemsstats territorium av fordon som tillhör ifrågavarande personer. Särskilt skall staten ange vilken myndighet i den stat där förlust eller skada uppkommer som, i enlighet med det landets lag, skall svara för ersättning till skadelidande, i fall då bestämmelserna i artikel 2.2 första strecksatsen inte kan tillämpas. Medlemsstaten skall underrätta de övriga medlemsstaterna och kommissionen om de åtgärder som vidtagits,

b) särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registrerings skylt; en lista över sådana fordonsslag och 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 denna stat alltjämt ha rätt att begära att den person som omhänderhar fordonet innehar ett giltigt grönt kort eller tecknar en gränsförsäkring enligt bestämmelserna i den medlemsstaten.

#### *Artikel 5*

Varje medlemsstat skall se till att, när en olyckshändelse orsakas inom dess territorium av ett fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, den nationella försäkringsbyrån, oavsett den skyldighet som följer av första strecksatsen i artikel 2.2, erhåller information

- om var fordonet är normalt hemmahörande och om dess registreringsnummer, om sådant finns,

- om fordonets försäkring, så långt detta är möjligt och i den utsträckning sådana uppgifter återfinns på det gröna kort som innehas av den som omhänderhar fordonet, i den utsträckning dessa uppgifter krävs av den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Varje medlemsstat skall också se till att försäkringsbyrån översänder denna information till den nationella försäkringsbyrån i den stat där fordonet är normalt hemmahörande.



Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon, som är normalt hemmahörande inom ett tredje lands territorium eller inom en medlemsstats territorium utanför Europa och som passerar in på det territorium där fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen gäller, inte används inom dess territorium, om inte förlust eller skada som orsakas av sådant fordon täcks av ansvarsförsäkring, enligt varje medlemsstats lagstiftning om obligatorisk sådan försäkring, som gäller inom hela det territorium som omfattas av fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen.

*Artikel 7*

1. Alla fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredje lands territorium eller inom en medlemsstats territorium utanför Europa skall, innan de passerar in på det territorium där fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen gäller, vara försedda med antingen ett giltigt grönt kort eller bevis om gränsförsäkring, som utvisar att de är försäkrade enligt artikel 6.

2. Dock skall fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredje lands territorium behandlas som fordon som är normalt hemmahörande inom gemenskapen, om de nationella byråerna i samtliga medlemsstater var för sig garanterar att olyckshändelser som inträffar inom deras territorium och som orsakas av sådana fordon regleras enligt varje stats nationella lagstiftning om obligatorisk ansvarsförsäkring.

3. När kommissionen, i nära samarbete med medlemsstaterna, har konstaterat att garantier som omnämns i föregående stycke har ställts, skall kommissionen bestämma från vilket datum och för vilka slag av fordon medlemsstaterna inte längre skall kräva att dokument som avses i punkt 1 skall uppvisas.

*Artikel 8*

Medlemsstaterna skall senast den 31 december 1973 sätta i kraft de åtgärder som är nödvändiga för att följa detta direktiv och skall genast underrätta kommissionen om detta.

*Artikel 9*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

*Utfärdat i Bryssel den 24 april 1972.*

*På rådets vägnar*  
G. THORN  
*Ordförande*

---

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 2

## RÅDETS DIREKTIV

av den 19 december 1972

Prop. 1992/93:8

Bilaga 2

med ändring av rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar rörande ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

(72/430/EEG)

### EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om anslutning av nya medlemsstater till Europeiska ekonomiska gemenskapen och till Europeiska atomenergi-gemenskapen (1), undertecknat i Bryssel den 22 januari 1972, särskilt artikel 153 i den därtill bifogade akten,

(1) EGT nr L 73, 27.3.1972, s. 1.

med beaktande av kommissionens förslag, och

med beaktande av följande:

Som en följd av gemenskapens utvidgning har antalet nationella byråer som avses i rådets direktiv 72/166 (2) av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar rörande ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet ökat från sex till nio, vilket nödvändiggör en ändring i det direktivet.

(2) EGT nr L 103, 2.5.1972, s. 1.

### HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

#### *Artikel 1*

Rådets direktiv 72/166 skall ändras på följande sätt. Första strecksatsen i artikel 2.2 ersätts med följande: "efter det att en överenskom-melse träffats mellan de nio nationella försäkringsbyråerna enligt vilken varje nationell byrå garanterar att det i överensstämmelse med dess nationella lagstiftning om obligatorisk försäkring sker skadereglering avseende olyckshändelser inom dess territorium orsakade av fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium, oavsett om sådana fordon är försäkrade eller ej,".

#### *Artikel 2*

Detta direktiv träder i kraft vid de nya medlemsstaternas anslutning till Europeiska gemenskaperna.

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdad i Bryssel den 19 december 1972.

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 2

*På rådets vägnar*  
**T. WESTERTERP**  
*Ordförande*

---

# RÅDETS ANDRA DIREKTIV

av den 30 december 1983

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 2

om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar  
rörande ansvarsförsäkring för motorfordon  
(84/5/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 100 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

(1)EGT nr C 214, 21.8.1980, s. 9 och EGT nr C 78, 30.3.1982, s. 17.

med beaktande av Europaparlamentets yttrande (2),

(2)EGT nr C 287, 9.11.1981, s.44.

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (3),  
och

(3)EGT nr C 138, 9.6.1981, s. 15.

med beaktande av följande:

I rådets direktiv 72/166/EEG(4), ändrat genom direktiv 72/430/EEG (5), har rådet föreskrivit tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar rörande ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

(4)EGT nr L 103, 2.5.1972, s. 2.

(5)EGT nr L 291, 28.12.1972, s. 162.

Enligt artikel 3 i direktiv 72/166/EEG skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

Det föreligger emellertid fortfarande väsentliga skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning rörande omfattningen av denna obligatoriska försäkring. Dessa skillnader har en direkt inverkan på genomförandet av den gemensamma marknaden och dess funktion.

Särskilt är det berättigat att utsträcka den obligatoriska försäkringen till att omfatta ansvarighet för sakskada.

Den obligatoriska försäkringen skall ha en sådan omfattning, att utfallande ersättningsbelopp under alla omständigheter tillförsäkrar de skadelidande en adekvat ersättning, oavsett i vilken medlemsstat skadan inträffat.

Det är nödvändigt att tillskapa ett organ som garanterar att skadeli-

dande inte blir utan ersättning, när det fordon som orsakat skadan är oförsäkrat eller oidentifierat. Det är viktigt att den skadelidande får möjlighet att direkt och i första hand vända sig till detta organ, dock utan att ändring sker i de bestämmelser som tillämpas i medlemsstaterna med avseende på om den ersättning som utbetalas av detta organ är subsidiär eller ej eller beträffande bestämmelser som gäller vid subrogation. Medlemsstaterna bör emellertid ha möjlighet att förordna om vissa begränsade undantag beträffande utbetalning av ersättning från detta organ och att ersättning för sakskador orsakade av oidentifierade fordon skall begränsas eller innehållas, detta med hänsyn till risken för bedrägeri.

Det ligger i de skadelidandes intresse att rättsverkningarna av särskilda friskrivningsklausuler begränsas till förhållandet mellan försäkringsgivaren och den person som varit vållande till olyckshändelsen. För fall då ett fordon stulits eller tillgripits med våld får medlemsstaterna föreskriva att ersättning skall utbetalas av det ovannämnda organet.

För att lätta den ekonomiska bördan för detta organ får medlemsstaterna införa bestämmelser om viss självrisk i de fall organet svarar för ersättning för sakskador orsakade av oförsäkrade fordon eller, där det är påkallat, fordon som stulits eller tillgripits med våld.

Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är ansvarig bör beredas samma skydd som annan tredje man, i vart fall beträffande personskador.

Avskaffandet av kontroll av försäkring förutsätter att den nationella försäkringsbyrå i värdlandet garanterar att ersättning utbetalas för skador orsakade av fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat. Det lämpligaste kriteriet för att avgöra om ett fordon är normalt hemmahörande i en viss medlemsstat är om det är försett med en registreringsskylt från den staten. Första strecksatsen i artikel 1.4 i direktiv 72/166/EEG bör därför ändras i överensstämmelse härmed.

Med hänsyn till situationen i vissa medlemsstater rörande å ena sidan de lägsta ersättningsbeloppen och å andra sidan det försäkringsansvar och de självrisker som gäller för det ovannämnda organet vid sakskador, bör övergångsbestämmelser finnas för ett gradvis genomförande i dessa medlemsstater av direktivets bestämmelser om lägsta ersättningsbelopp och ersättning för sakskador som utbetalas av organet.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS 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, om högre garantier inte gäller där, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst

- 350 000 ecu för personskador, om det finns endast en skadelidande; om mer än en skadelidande omfattas av samma skadehändelse skall detta belopp multipliceras med antalet skadelidande,
- 100 000 ecu för saksador vid varje skadehändelse, oavsett antalet skadelidande.

Medlemsstaterna får, i stället för nämnda minimibelopp, föreskriva ett minimibelopp om 500 000 ecu för personskador, om mer än en skadelidande omfattas av samma skadehändelse, eller ett minsta sammantaget belopp om 600 000 ecu för personskador och saksador vid varje skadetillfälle, oavsett antalet skadelidande eller skadornas art.

3. I detta direktiv avses med "ecu" den monetära enhet som är definierad i artikel 1 i förordning (EEG) nr 3180/78(1). Värdet i nationell valuta skall fastställas för fyraårsperioder och från den 1 januari första året i varje period vara det värde som gällde den sista dagen i närmast föregående september månad för vilken dag värden för ecu finns noterade i samtliga valutor inom gemenskapen. Den första perioden skall börja löpa den 1 januari 1984.

(1) EGT nr L 379, 30.12.1978, s. 1.

4. Varje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att vara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för saksador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats. Denna bestämmelse 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.

Den skadelidande skall under alla omständigheter kunna vända sig direkt till detta organ, som skall ha skyldighet att, på grundval av uppgifter som inhämtats från den skadelidande, lämna honom ett motiverat besked angående utbetalning av ersättning.

Medlemsstaterna får dock förordna att ersättning från detta organ inte skall ske till förmån för personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om organet kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var oförsäkrat.

Medlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från detta organ såvitt gäller saksador orsakade av oidentifierade fordon.

De får också, i fråga om saksador orsakade av oförsäkrade fordon, tillåta en självrisk om högst 500 ecu, som den skadelidande har att svara för.

Härutöver skall varje medlemsstat tillämpa sina lagar och andra

författningar vid utbetalning av ersättning från detta organ, dock inte i strid med annan praxis som är förmånligare för den skadelidande.

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 2

## Artikel 2

1. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att lagregler och villkor i försäkringsavtal, utfärdade i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG, som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

- personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill, eller

- personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet, eller  
- personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet,

inte skall, såvitt avser tillämpningen av artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG, tillämpas på ersättningskrav från tredje man som åsamkats skador vid en trafikolyckshändelse.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Medlemsstaterna skall kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan.

2. Om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i artikel 1.4 skall betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel; om fordonet är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, kan detta organ inte framställa krav mot något organ i den medlemsstaten.

Medlemsstater, som föreskriver att det organ som avses i artikel 1.4 skall betala ersättning i de fall där fordonet har stulits eller tillgripits med våld, får beträffande saksador bestämma en självrisk om högst 250 ecu, som den skadelidande har att svara för.

## Artikel 3

Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid trafikolyckshändelse, och vars ansvarighet omfattas av sådan försäkring som avses i artikel 1.1, får inte på grund av sådan släktskap undantas från försäkringsskydd för personskador.



Första strecksatsen i artikel 1.4 i direktiv 72/166/EEG skall ersättas med följande:

"- territoriet för den stat med vars registrerings skylt fordonet är försett, eller".

Artikel 5

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 1987 vidta de ändringar i sina nationella bestämmelser som behövs för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

2. De sålunda ändrade bestämmelserna skall börja tillämpas senast den 31 december 1988.

3. Trots bestämmelsen i punkt 2

a) har Grekland en frist som löper ut den 31 december 1995 för att höja försäkringstäckningen till den nivå som krävs enligt artikel 1.2. Om Grekland utnyttjar denna möjlighet, skall täckningen i förhållande till de i den artikeln föreskrivna beloppen uppgå till

- mer än 16 % senast den 31 december 1988,

- 31 % senast den 31 december 1992;

b) har övriga medlemsstater en frist som löper ut den 31 december 1990 för att höja försäkringstäckningen till den nivå som krävs enligt artikel 1.2; de medlemsstater som utnyttjar denna möjlighet skall fram till det datum som anges i punkt 1 höja täckningen med minst hälften av skillnaden mellan den nivå som gällde den 1 januari 1984 och de i artikel 1.2 föreskrivna beloppen.

4. Trots bestämmelsen i punkt 2

a) får Italien föreskriva att den självrisk som avses i artikel 1.4 femte stycket skall uppgå till 1 000 ecu för tiden till och med den 31 december 1990,

b) får Grekland och Irland föreskriva

- att det organ som avses i artikel 1.4 inte skall utbetala ersättning för sakskada förrän efter den 31 december 1992,

- att den självrisk som avses i artikel 1.4 femte stycket och i artikel 2.2 andra stycket skall uppgå till 1 500 ecu för tiden till och med den 31 december 1995.

Artikel 6

1. Senast den 31 december 1989 skall kommissionen till rådet överlämna en rapport om situationen i de medlemsstater som omfattas av övergångsbestämmelserna enligt artikel 5.3 a och 5.4 b, och vid behov föreslå de ändringar av dessa bestämmelser som utvecklingen

motiverar.

Prop. 1992/93:8

2. Senast den 31 december 1993 skall kommissionen till rådet överlämna en rapport om genomförandet av detta direktiv samt, vid behov, förslag till åtgärder, särskilt i fråga om justering av de i artikel 1.2 och 1.4 angivna beloppen.

Bilaga 2

### *Artikel 7*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 30 december 1983.

*På rådets vägnar*

G. VARFIS

*Ordförande*

---

RÅDETS TREDJE DIREKTIV  
av den 14 maj 1990

om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar  
rörande ansvarsförsäkring för motorfordon  
(90/232/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska  
gemenskapen, särskilt artikel 100a i detta,

med beaktande av kommissionens förslag(1),

(1) EGT nr C 16, 20.1.1989, s. 12.

i samarbete med Europaparlamentet(2),

(2) EGT nr C 304, 4.12.1989, s. 41 och EGT nr C 113, 7.5 1990.

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande(3), och

(3) EGT nr C 159, 26.6.1989, s. 7.

med beaktande av följande:

I rådets direktiv 72/166/EEG(4), senast ändrat genom direktiv  
84/5/EEG(5), antog rådet bestämmelser om tillnärmning av medlems-  
staternas lagar och andra författningar rörande ansvarsförsäkring för  
motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande  
sådan försäkring.

(4) EGT nr L 103, 2.5.1972, s. 1.

(5) EGT nr L 8, 11.1.1984, s. 17.

Enligt artikel 3 i direktiv 72/166/EEG skall varje medlemsstat vidta de  
åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande  
inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens  
omfattning och villkor bör bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

Genom direktiv 84/5/EEG, ändrat genom anslutningsakten för Spanien  
och Portugal, utjämnades skillnaderna mellan medlemsstaterna väsentligt  
rörande beloppsramar och villkor för den obligatoriska ansvarsförsäkring-  
en. Betydande skillnader föreligger emellertid fortfarande beträffande  
sådan försäkring.

De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras  
jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.

Särskilt finns det i vissa medlemsstater luckor i den obligatoriska  
ansvarsförsäkringens omfattning beträffande passagerare i motorfordon.  
För att skydda denna särskilt sårbara grupp av skadelidande bör sådana  
luckor fyllas.

Varje osäkerhet beträffande tillämpningen av första strecksatsen i artikel  
3.2 i direktiv 72/166/EEG bör undanröjas. All obligatorisk fordonsförsäk-  
ring skall omfatta hela gemenskapens territorium.

I den försäkrades intresse bör dessutom varje försäkringsavtal vara  
sådant att en och samma premie ger det skydd som krävs i varje

medlemsstat enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, om detta skydd är högre.

Enligt artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG skall varje medlemsstat inrätta eller auktorisera ett organ för att ersätta dem som drabbas av skador orsakade av oförsäkrade eller oidentifierade fordon. Denna bestämmelse skall emellertid inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej.

När en olyckshändelse orsakas av ett oförsäkrat fordon, krävs det emellertid i vissa medlemsstater att den skadelidande kan bevisa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala ersättning, innan den skadelidande kan kräva ersättning från organet. Detta organ har bättre möjligheter att göra krav gällande mot den som vållat skadan. Organet bör därför inte kunna kräva att den skadelidande, för att denne skall få ersättning, kan visa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala.

I händelse av tvist mellan det organ som avses ovan och en försäkringsgivare som meddelar ansvarsförsäkring, om vem av dessa som skall ersätta den skadelidande, bör medlemsstaterna, för att undvika att betalning av ersättning till den skadelidande fördröjs, se till att en av dessa har att i första hand svara för betalning av ersättning i avvaktan på att tvisten löses.

De som åsamkas skador vid trafikolyckshändelser har ibland svårt att få vetskap om vilka försäkringsbolag som meddelat ansvarsförsäkring för fordonen som varit inblandade i olyckshändelsen. I de skadelidandes intresse bör medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att sådan information skall bli tillgänglig omgående.

De två tidigare direktiven om ansvarsförsäkring för motorfordon bör, med hänsyn till det som nu sagts, kompletteras likformigt.

Sådana kompletterande bestämmelser, som innebär ett ökat skydd för försäkrade och skadelidande, kommer att göra det lättare att passera gemenskapens inre gränser och därmed underlätta genomförandet av den inre marknaden och dess funktion. Utgångspunkten bör därför vara ett starkt konsumentskydd.

I enlighet med bestämmelserna i artikel 8c i fördraget bör hänsyn tas till omfattningen av de åtgärder som måste vidtas i vissa ekonomier med olika utvecklingsnivå. Vissa medlemsstater bör därför ges möjlighet att under en övergångstid gradvis genomföra en del av bestämmelserna i detta direktiv.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

### *Artikel 1*

Om inte annat följer av artikel 2.1 andra stycket i direktiv 84/5/EEG, skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG omfatta ansvarighet för personskador som åsamkas alla passagerare med undantag

av föraren.

Prop. 1992/93:8

I detta direktiv avses med "fordon" ett fordon enligt definitionen i artikel 1 i direktiv 72/166/EEG.

Bilaga 2

### *Artikel 2*

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att all obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon skall

- på grundval av en enda premie omfatta hela gemenskapens territorium, och

- på grundval av denna enda premie tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning, eller det skydd som krävs enligt lagstiftningen i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, om detta är högre.

### *Artikel 3*

Följande mening skall läggas till första stycket av artikel 1.4 i rådets direktiv 84/5/EEG:

"Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala."

### *Artikel 4*

I händelse av tvist mellan det organ som avses i artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG och den försäkringsgivare som meddelat ansvarsförsäkringen, om vem som skall betala ersättning till den skadelidande, skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att en av dessa parter skall ha skyldighet att i första hand svara för betalning av ersättning till den skadelidande utan fördröjning.

Om det blir slutligt avgjort att den andre parten skulle ha betalat hela eller en del av ersättningen, skall denna part återbetala det ifrågavarande beloppet till den part som har betalat.

### *Artikel 5*

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att parter inblandade i en trafikolyckshändelse omgående skall kunna få vetskap om vilka försäkringsbolag som meddelat ansvarsförsäkring för de berörda fordonen.

2. Senast den 31 december 1995 skall kommissionen till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om tillämpningen av punkt 1 i denna artikel.

Vid behov skall kommissionen föreslå rådet lämpliga åtgärder.

## *Artikel 6*

Prop. 1992/93:8  
Bilaga 2

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 1992. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

2. Med avvikelse från punkt 1

- skall Grekland, Spanien och Portugal ha tid på sig att senast den 31 december 1995 följa artiklarna 1 och 2,

- skall Irland ha tid på sig att senast den 31 december 1998 följa artikel 1 beträffande passagerare baktill på motorcykel samt senast den 31 december 1995 dels följa artikel 1 beträffande andra fordon, dels följa artikel 2.

## *Artikel 7*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 14 maj 1990.

*På rådets vägnar*  
D. J. O'MALLEY  
*Ordförande*

---

## Sammanfattning av promemorian (Ds 1992:9)

I promemorian behandlas frågan om en anpassning av svensk rätt till tre EG-direktiv om motorfordonsförsäkring. Det föreslås att de regler som direktiven innehåller skall införlivas i svensk rätt genom ändringar i trafikskadelagen.

De ändringar som promemorian föreslår innebär i huvudsak att en svensk trafikförsäkring skall täcka även skador som inträffar i ett EES-land eller under direkt färd mellan två EES-länder och att den skadelidande i sådana fall skall kunna välja om ersättningen skall bestämmas enligt de regler som gäller i Sverige eller enligt de regler som gäller i det land där skadan inträffade.

I promemorian behandlas även tre ytterligare frågor som har aktualiserats oberoende av frågan om EES-avtalet. Den första handlar om självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon. Det föreslås att en självrisk på tio procent av basbeloppet, i dagens läge cirka 3 200 kr, införs på sådan ersättning. Den andra rör försäkringsanstalts återkravs rätt enligt trafikskadelagen avseende ersättning för skador som omfattas av produktansvarslagen. Det föreslås att en försäkringsanstalt som har betalat ut en sådan ersättning skall inträda intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt produktansvarslagen. Den tredje frågan rör jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon och därmed befordrad egendom. Förslaget i promemorian innebär på den punkten att förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige skall beaktas vid bedömningen av om jämkning skall ske.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1993.

## Promemorians lagförslag

### Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 8, 16, 18 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse,

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

### 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 här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*Trafikskadeersättning utgår i fall som avses i denna lag för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon*

*a) här i landet,*

*b) i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Tyskland eller Österrike,*

*c) under direkt färd mellan två länder som avses i a) och b) samt*

*d) i andra fall då skadan tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*I fall som avses i första stycket b) - d) lämnas trafikskadeersättning dock endast om fordonet var registrerat här i landet eller tillhörde svenska staten.*

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).

*För person- eller sakskada som*

<sup>1</sup> Omtryckt 1977:949



*uppkommer i följd av trafik i land som avses i första stycket*  
*b) skall på begäran av den skadelidandetrafikskadeersättningen bestämmas enligt de regler för ersättning för sådan skada som gäller i det land där skadan inträffade.*

16 §<sup>2</sup>

Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas. *Från ersättning för sakskada skall därvid avräknas ett belopp som svarar mot en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:318) om allmän försäkring som gäller det år då skadehändelsen inträffar.*

## 18 §

Utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå får den som drabbas av skada i följd av trafik med motordrivet fordon i stället

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1983:309

kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av omständigheter som har inträffat efter skadehändelsen, är han endast om särskilda skäl föreligger berättigad till skadestånd i den delen.

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

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige och omständigheterna i övrigt.

### 20 §<sup>3</sup>

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

*Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.*

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

<sup>3</sup>Senaste lydelse 1990:152

Förteckning över remissinstanser som har yttrat sig över departementspromemorian Den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m., Ds 1992:9

Efter remiss har yttrande över promemorian avgetts av Göta hovrätt, Luleå tingsrätt, Justitiekanslern, Rikspolisstyrelsen, Finansinspektionen, Konsumentverket, Generaltullstyrelsen, Uppsala Universitet, Stockholms Universitet, Trafiksäkerhetsverket, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Industriförbund, Bilindustriföreningen, Sveriges Försäkringsförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Folksam, Försäkringsjuridiska föreningen och Kungl. Automobilklubben (KAK).

Sveriges domareförbund, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund och Svenska motorcykelförbundet (SVEMO) har beretts tillfälle att avge yttranden men har avstått från att yttra sig.

Yttrande har också inkommit från Grossistförbundet Svensk Handel.

## Lagrådsremissens lagförslag

### Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 8, 16, 18 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

### 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 här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*Trafikskadeersättning utgår i fall som avses i denna lag för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon*

- 1. här i landet,*
- 2. i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Tyskland eller Österrike,*
- 3. under direkt färd mellan två länder som avses i 1 eller 2, om skadan har tillfogats medborgare i land som avses i 1 eller 2, samt*

*4. i andra fall, om skadan har tillfogats svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.*

*I fall som avses i första stycket 2 - 4 lämnas trafikskadeersättning dock endast om fordonet var registrerat här i landet eller tillhörde svenska staten.*

<sup>1</sup> Omtryckt 1977:949

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).

8 a §

*I fråga om trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i Sverige med motordrivet fordon som är hemmahörande i ett land som avses i 8 § första stycket 2 tillämpas på begäran av den skadelidande de regler om ersättning för sådan skada som gäller i det land där fordonet hör hemma.*

*I fråga om trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik i ett land som avses i 8 § första stycket 2 med motordrivet fordon som är registrerat här i landet eller tillhör svenska staten tillämpas på begäran av den skadelidande de regler om ersättning för sådan skada som gäller i det land där skadan inträffade.*

16 §<sup>2</sup>

Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då for-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1983:309

donet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i bilregistret eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas. *Från ersättning för sakskada skall därvid avräknas ett belopp som svarar mot en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar.*

## 18 §

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

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

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till *förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige och omständigheterna i övrigt.*

20 §<sup>3</sup>

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1990:152

förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

*Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.*

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

---

Denna lag träder i kraft, i fråga om 8 och 8 a §§ i deras nya lydelse, den dag regeringen bestämmer och i övrigt den 1 januari 1993.

## Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1992-06-02

*Närvarande:* justitierådet Bengt Rydin, regeringsrådet Stig von Bahr, justitierådet Inger Nyström.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 27 maj 1992 har regeringen på hemställan av statsrådet Laurén beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

Förslaget har inför lagrådet föredragits av kanslirådet Göran Karlstedt.

*Lagrådet* lämnar förslaget utan erinran.



Regeringens proposition . . . . .	1
Propositionens huvudsakliga innehåll . . . . .	1
Propositionens lagförslag . . . . .	3
Utdrag ur protokoll vid regeringssamman- träde den . . . . .	7
1 Inledning . . . . .	7
2 Allmän motivering . . . . .	8
2.1 Allmänna utgångspunkter . . . . .	8
2.2 EG-reglernas införlivande i svensk rätt . . . . .	9
2.3 Det första motorfordonsförsäkringsdirektivet . . . . .	10
2.4 Det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet . . . . .	16
2.5 Det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet . . . . .	18
2.6 Självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon . . . . .	21
2.7 Trafikförsäkringsanstalts återkravs rätt . . . . .	23
2.8 Jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon . . . . .	27
2.9 Kostnader och resursbehov . . . . .	29
2.10 Ikraftträdande m.m. . . . .	29
3 Upprättat lagförslag . . . . .	30
4 Specialmotivering . . . . .	30
5 Hemställan . . . . .	34
6 Beslut . . . . .	34
Bilaga 1 EG-direktiv om ansvarsförsäkring för motor- fordon m.m. . . . .	35
Bilaga 2 Preliminär, inofficiell svensk översättning av direktiven . . . . .	53
Bilaga 3 Sammanfattning av promemorian . . . . .	71
Bilaga 4 Promemorians lagförslag . . . . .	72
Bilaga 5 Förteckning över remissinstanserna . . . . .	75
Bilaga 6 Lagrådsremissens lagförslag . . . . .	76
Bilaga 7 Utdrag ur protokoll vid lagrådets sammanträde den 2 juni 1992 . . . . .	80

